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

MARCO VOLPINI MICHELI

**SÃO PAULO: DIVERSIFICAÇÃO AGRÍCOLA, CONSOLIDAÇÃO INTERNA E
INTEGRAÇÃO NO MERCADO ATLÂNTICO (1765-1821)**

Versão Corrigida

São Paulo

2018

MARCO VOLPINI MICHELI

**SÃO PAULO: DIVERSIFICAÇÃO AGRÍCOLA, CONSOLIDAÇÃO INTERNA E
INTEGRAÇÃO NO MERCADO ATLÂNTICO (1765-1821)**

Versão Corrigida

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.

Área de concentração: História Econômica

De acordo:

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

São Paulo

2018

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.

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

M623s Micheli, Marco
 São Paulo: diversificação agrícola, consolidação
 interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)
 / Marco Micheli ; orientadora Vera Lucia Ferlini. -
 São Paulo, 2018.
 320 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. Economia de São Paulo.
 3. Diversificação econômica. I. Ferlini, Vera Lucia,
 orient. II. Título.

Micheli, M. V. **São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821).** 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: 21/06/2018

Banca Examinadora

Prof.º Dr.º _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____

Prof.º Dr.º _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____

Prof.º Dr.º _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____

À minha avó, Teresinha Gomes de Amorim Micheli.
Saudades eternas.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi resultado de pesquisas iniciadas quando entrei no programa de Pós-Graduação em História Econômica no ano de 2014, mas sua elaboração vinha já sendo empreendida desde o ano anterior, quando o projeto inicial iniciara a ser escrito. Os resultados ora apresentados não poderiam ter sido os mesmos não fossem as contribuições de todas as pessoas que me ajudaram e aconselharam, às quais devo sinceros agradecimentos.

Em primeiro lugar, devo agradecer à Profa. Dra. Vera Lucia Amaral Ferlini, que, em 2013, aceitou me orientar no Mestrado, mesmo sem eu ter feito Iniciação Científica durante a graduação. Em realidade, no meu primeiro semestre na Universidade, em 2009, eu tive o prazer de tê-la tido como professora da disciplina de História Ibérica, quando descobri esse campo do estudo da história que tanto me fascinou. A ela eu devo mais do que toda a orientação e o conhecimento que me transmitiu nesse início de jornada acadêmica: foi ela também que me ofereceu desafios e instigou a pensar na História Econômica de São Paulo a partir do meu último ano na graduação, quando fui seu aluno em outra disciplina. À Profa. Vera devo agradecer, sobretudo, aos conselhos que sempre deu para me ajudar a alcançar meus objetivos e realizar meus trabalhos com calma e foco, porque, como ela mesma sempre me ensinou, o trabalho do historiador é um trabalho de erudição e requer tranquilidade, dedicação, pesquisa e tempo. Por todas essas razões, de cunho acadêmico ou pessoal, e pela constante inspiração que ela vem sendo a mim durante todos esses anos, como historiadora, professora e mulher, o meu muito obrigado.

Agradeço, em segundo lugar, ao Prof. Dr. Pablo Oller Mont Serrath, a quem fui apresentado pela profa. Vera ainda no início de minhas pesquisas. Sempre solícito a ajudar a quem quer que fosse, preocupou-se em promover discussões tanto durante as reuniões do nosso grupo de pesquisa, *Economia e Política dos Impérios Ibéricos*, quanto em momentos mais descontraídos de conversas sobre a história de São Paulo e sobre minha pesquisa. Por todo o auxílio que me deu, pelas dicas acerca do trabalho do historiador e pela paciência durante esses anos de intensos debates, agradeço-lhe sinceramente.

Também devo agradecimentos ao Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda, que, desde o início de minha pesquisa, sugeriu-me trabalhos importantes aos quais eu deveria

atentar, além de ter, sempre que possível, me aconselhado e compartilhado seus conhecimentos, tendo muito contribuído para minha formação acadêmica e histórica.

Aos meus amigos com quem tive o prazer de conviver tanto na Universidade de São Paulo e na Cátedra Jaime Cortesão quanto fora desse ambiente, Natalia Tammone e Luis Pagano Tasso. Ambos sempre estiveram dispostos a ajudar-me naquilo que precisei, fosse com relação à pesquisa ou a questões pessoais. Lealdade, reciprocidade e dedicação são características que tanto um quanto o outro demonstraram ter e, a eles, agradeço de coração pelos momentos passados, pelas conversas e conselhos.

Agradeço igualmente a todos aqueles que frequentam e fazem parte da Cátedra Jaime Cortesão, instituição tão importante para nós, do Departamento de História, mas também para a Universidade de São Paulo como um todo. À Patrícia Machado, Tatiane Ferreira, aos estagiários e aqueles que lá conheci e fizeram parte do meu dia-a-dia nos últimos anos, propiciando momentos importantes de trocas de ideias e tornando a rotina de estudos mais agradável: Eduardo Peruzzo, Valter Lenine, Bruno Villagra, Fernando Ribeiro, Manuela Mielniczenko, Gilvan Leite, entre tantos outros.

Aos integrantes do grupo de pesquisa ao qual me referi, coordenado pela Profa. Vera e pelo Prof. Pablo, com quem, quase semanalmente, tive a oportunidade de discutir importantes obras do campo da História Econômica e da História Ibérica e que muito contribuíram para minha formação acadêmica e pessoal.

Ao Prof. Dr. Rodrigo Ricupero, que, além de ter feitos importantes comentários na minha qualificação de mestrado, deu-me a oportunidade de fazer estágio, em 2016, em suas aulas de História do Brasil Colonial.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa concedida no período de 24 meses e sem a qual essa pesquisa não teria sido possível.

Ao amigo Thiago Dias, que sempre me incentivou a manter-me no caminho da pesquisa histórica e em quem descobri, além de dedicado e inteligente profissional, um grande amigo para todos os momentos.

Ao Eduardo Ramos, que, à sua maneira, sempre esteve disposto a ajudar e me acompanhar nas atividades nas quais me envolvi.

Às minhas amigas de longa data, que me apoiaram nas decisões que tomei e sempre me estimularam a seguir na Universidade: Carolina Antoniazzi, Daniela Ripani, Elena Altheman, Juliana Kalil e Mariana Correa. Vocês são a prova de que as verdadeiras amizades não se esgotam com o tempo. Elas amadurecem e se fortalecem.

À minha família, que me apoiou nas decisões que tomei ao longo de minha jornada e sempre me incentivou a buscar os caminhos que me fizessem feliz.

À Cinília Tadeu Gisondi, minha professora de História no segundo ano do Ensino Médio. Formadora única, professora insubstituível e a quem eu devo a minha opção de ter enveredado pelo campo da História. Saudades.

RESUMO

MICHELI, M. V. **São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2018.

O século XVIII trouxe grandes mudanças na organização e administração da América Portuguesa. As capitanias ao sul do Brasil tiveram seus papéis redefinidos dentro do quadro de administração metropolitana e tornaram-se alvo principal das políticas econômicas portuguesas, que visavam desenvolvê-las e reorganizá-las. Nesse contexto, a Coroa buscou fomentar a diversificação dos gêneros agrícolas produzidos no Império Português, visando à integração maior entre as colônias e a própria metrópole. O estudo da capitania de São Paulo, a partir de 1765, permite que se compreenda a particular situação da região meridional do Brasil, onde constantes atritos com os espanhóis nas fronteiras exigiam a presença ostensiva de militares. A produção agrícola paulista, portanto, deveria orientar-se para a exportação a Portugal e para o abastecimento das tropas militares e da população civil. Esta pesquisa tem como hipótese a importância do papel da diversificação produtiva na reorganização da capitania de São Paulo, contribuindo tanto para a consolidação de relações econômicas internas quanto para a sua inserção mais efetiva no sistema colonial.

Palavras-chave: História do Brasil Colonial; Economia de São Paulo; Diversificação Agrícola.

ABSTRACT

MICHELI, M. V. **São Paulo: agricultural diversification, internal consolidation and integration in the Atlantic market (1765-1821)**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2018.

The eighteenth century brought new changes in the organization and administration of the Portuguese America. The captaincies located in the south of Estado do Brazil had their roles redefined within the Portuguese economic policies for their possessions in America, which aimed to develop and reorganize them. In this scenario, the Crown sought to foment the diversification of agricultural products, aiming for more integration between the colonies and the *metropole*. The study of the captaincy of São Paulo, after 1765, allows a better understanding of the particular situation of the south area of Brazil, where constant conflicts with the Spanish demanded the ostensive presence of military troops. The agricultural production of São Paulo had to be therefore oriented to exporting goods to Portugal and also supplying the local population (civil and military). The hypothesis of this research is the importance which the economical and agricultural diversification had over the process of consolidation of internal economic relations in São Paulo as well as its deeper insertion in the colonial system.

Key-words: History of Colonial Brazil; Economy of São Paulo; Agricultural Diversification.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Soldos dos governadores do Brasil e das Ilhas (segundo quartel do XVIII).	79
Tabela 2 – População de São Paulo segundos antigos recenseamentos e estimativas)...	89
Tabela 3 – Animais entrados em São Paulo vindos do Sul em trânsito por Sorocaba..	100
Tabela 4 – População e fogos das vilas da capitania de São Paulo, 1798	107
Tabela 5 – Relação dos que declararam ser “donos de tropa” nas vilas da capitania de São Paulo, 1798.....	111
Tabela 6 – Localidades Paulistas: distribuição dos agregados, segundo segmentos socioeconômicos	113
Tabela 7 – Produção e exportação de açúcar em Porto Feliz (em arrobas).....	123
Tabela 8 – Comparação da produção açucareira de algumas vilas paulistas	124
Tabela 9 – Evolução do quadro da produção açucareira dos dois quadriláteros do açúcar mais a vila de Atibaia (1793- 1799)	127
Tabela 10 – Produtividade dos engenhos de açúcar da região de serra-acima (1798)..	129
Tabela 11 – Porcentagem da população sem riqueza em cada localidade	139
Tabela 12 – Coeficiente de C. Gini da riqueza em vilas e freguesias da capitania de São Paulo (1765-1767).....	140
Tabela 13 – População livre e escrava da capitania de São Paulo em 1798.....	148
Tabela 14 – Saída de embarcações do porto de Santos em direção Reino (1803-1807)	161
Tabela 15 – Produção, Consumo e Exportação da vila de Paranaguá no ano de 1798.	166
Tabela 16 – Exportação de Paranaguá nos anos de 1799, 1815 e 1817	167
Tabela 17 – Gêneros exportados por Cananéia nos anos de 1798 e 1799.....	169
Tabela 18 – Produção, consumo e exportação em Iguape (1798).....	170
Tabela 19 – Produção, consumo e exportação em Iguape (1799).....	171
Tabela 20 – Preços e montantes das 4 principais produções agrícolas de Santos, 1798-1819	174
Tabela 21 – Produção, consumo e exportação da vila de São Sebastião em 1798	177

Tabela 22 – Produção, consumo e exportação de São Sebastião em 1799.....	178
Tabela 23 – Produção de açúcar, aguardente e café em São Sebastião (1801-1821) ...	179
Tabela 24 – Produção de açúcar, aguardente e café em Vila Bela (1808-1820)	180
Tabela 25 – Produção, consumo e exportação em Ubatuba no ano de 1798.....	181
Tabela 26 – Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1799	182
Tabela 27 – Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1803	183
Tabela 28 – Destino das exportações de Ubatuba em 1816, 1819 e 1820	184
Tabela 29 – Produção, consumo e exportação da vila de Taubaté em 1798	187
Tabela 30 – Produção, consumo e exportação da vila de Taubaté em 1799	188
Tabela 31 – Exportações de Guaratinguetá para o Rio de Janeiro em diversos anos ..	189
Tabela 32 – Produção e consumo em Guaratinguetá em diversos anos	190
Tabela 33 – Quantidade da produção agrícola em Cunha, 1804-1816 (toneladas)	192
Tabela 34 – Produção, consumo e exportação de Areias em 1817.....	194
Tabela 35 – Produção, consumo e exportação de Areias em 1818.....	195
Tabela 36 – Produção, consumo e exportação de Bragança em 1798.....	198
Tabela 37 – Produção, consumo e exportação de Bragança em 1801.....	199
Tabela 38 – Exportação de Bragança para a cidade de São Paulo (1807-1815).....	200
Tabela 39 – Exportação de Bragança para a cidade de São Paulo (1816-1820).....	201
Tabela 40 – Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1799.....	202
Tabela 41 – Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1804.....	203
Tabela 42 – Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1814.....	204
Tabela 43 – Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1818.....	205
Tabela 44 – Produção, consumo e exportação de Sorocaba em 1798.....	206
Tabela 45 – Produção, consumo e exportação de Sorocaba em 1799.....	207
Tabela 46 – Produção, consumo e exportação de Itu em 1798.....	210
Tabela 47 – Produtos exportados por Itu entre 1800 e 1805	211
Tabela 48 – Quantidade de açúcar exportada por Itu entre 1808 e 1818	212

Tabela 49 – Quantidade de açúcar exportada por Itu a Lisboa entre 1798 e 1818	213
Tabela 50 – Produção, consumo e exportação de Porto Feliz em 1801	213
Tabela 51 – Produção, consumo e exportação de Porto Feliz em 1802	214
Tabela 52 – Exportações de Porto Feliz entre 1817 e 1820.....	215
Tabela 53 – Produção, consumo e exportação de Campinas em 1798.....	217
Tabela 54 – Produção, consumo e exportação de Campinas em 1804.....	218
Tabela 55 – Produção, consumo e exportação de Campinas em 1812.....	219
Tabela 56 – Exportações de Campinas em 1813, 1816 e 1818.....	220
Tabela 57 – Produção, consumo e exportação de Jundiaí em 1799.....	221
Tabela 58 – Produção, consumo e exportação de Jundiaí em 1817	222
Tabela 59 – Exportações de Jundiaí em 1815, 1816 e 1818.....	223
Tabela 60 – Produção, consumo e importação de Mogi Mirim em 1798	224
Tabela 61 – Quantidade de embarcações que saíram do Porto de Santos e seus destinos (1808-1815).....	228
Tabela 62 – Quantidade de embarcações que saíram do Porto de Santos e seus destinos (1816-1821).....	229
Tabela 63 – Produtos enviados pelo porto de Santos aos do Porto, Lisboa e Rio de Janeiro (1810-1821).....	231

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Comércio Exterior do Brasil (1650-1820)	53
Gráfico 2 - Ouro brasileiro chegado a Lisboa através das frotas (1697-1780)	54
Gráfico 3 - Remessas comparadas de ouro em contos (média anual por década)	55
Gráfico 4 – Representação absoluta dos principais produtos brasileiros exportados para a França (Mil Réis).....	59
Gráfico 5 – Exportação de aguardente (em canadas) da vila de Porto Feliz	125

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Vilas criadas na capitania de São Vicente até 1705.....	9
Mapa 2 – Evolução dos territórios da Capitania de São Paulo	14
Mapa 3 – Vilas criadas na capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII	88
Mapa 4 – Caminhos de época que levavam às Minas Gerais	92
Mapa 5 – Rotas que levavam à região mineira com destaque aos chamados Caminho Velho e Caminho Novo (de acordo com a geografia atual)	96
Mapa 6 – Principais rotas de comércio e localidades de São Paulo no século XVIII...	106
Mapa 7 – Geografia da produção açucareira na capitania de São Paulo (1799).....	121
Mapa 8 – Detalhe da região do Vale do Paraíba paulista no final do século XVIII	185

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Variedade de produtos importados por Santos de Paranaguá (1813-1820).

.....**168**

Quadro 2 – Variedade de produtos importados por Santos de Iguape (1808-1821)**173**

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1- A CAPITANIA DE SÃO PAULO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII: QUESTÕES GEOPOLÍTICAS E ECONÔMICAS	19
1.1 - RESTAURAR PARA DEFENDER: AS TROPAS MILITARES NA CAPITANIA E OS PROJETOS DA COROA PARA SÃO PAULO A PARTIR DE 1765	21
1.2- A CONJUNTURA COLONIAL: IDEIAS E POLÍTICAS METROPOLITANAS NA AMÉRICA PORTUGUESA A PARTIR DO GOVERNO DE D. JOSÉ I.....	45
1.3- A DIVERSIFICAÇÃO NA PAUTA PRODUTIVA: POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS DE INCREMENTO DA ECONOMIA.....	62
CAPÍTULO 2 – PERMANÊNCIAS E RUPTURAS: AS TRANSFORMAÇÕES NUMA ECONOMIA DE ABASTECIMENTO.....	87
2.1 - AS TROCAS COMERCIAIS E A ESTRUTURA SOCIAL PAULISTA: REDES ABASTECEDORAS E PRODUÇÃO DE MANTIMENTOS	90
2.2- O AÇÚCAR NA CAPITANIA: A REGIÃO DO “QUADRILÁTERO” E O CASO DE PORTO FELIZ	114
2.3- CONSIDERAÇÕES HISTORIOGRÁFICAS E O DEBATE SOBRE A SITUAÇÃO DA CAPITANIA NO FINAL DO SETECENTOS: DECADÊNCIA OU PROSPERIDADE?	134
CAPÍTULO 3 – ESPAÇOS ECONÔMICOS PAULISTAS: PRODUÇÃO, COMÉRCIO INTERNO E FORMAÇÃO DE REDES EXPORTADORAS	154
3.1 – O PERFIL ECONÔMICO DAS VILAS NA FAIXA LITORÂNEA E NA REGIÃO DO VALE DO PARAÍBA	164
3.2- AS TROCAS COMERCIAIS NA ÁREA DO PLANALTO E NO “INTERIOR PAULISTA”	196
3.3- O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO PELO PORTO DE SANTOS E O COMÉRCIO COM PORTUGAL NO INÍCIO DO SÉCULO XIX	225
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	236
REFERÊNCIAS	239
ANEXOS.....	284

Introdução

A busca por riquezas minerais fundamentou, desde o início do estabelecimento europeu no Novo Continente, as inúmeras incursões a fim de desbravar o território recém descoberto. Se o atrativo do ouro – e da prata – era elemento presente no caso espanhol, no caso português, pode-se identificar, naturalmente, a difusão desses elementos fantasiosos que pressupunham a existência de uma terra em que se haveria abundância dos famigerados minérios, tão necessários para o comércio com o Oriente.

Sérgio Buarque de Holanda evidenciou a maneira que os descobridores descreviam as terras encontradas, ainda presos a concepções típicas do período medieval, de sorte que os relatos eram permeados por figuras fantasiosas e míticas. A América passou a integrar, então, o imaginário da época, na medida em que seria o lar do “paraíso perdido”, dos monstros e seres fabulosos, da Fonte da Juventude. Nesse contexto, o mito do eldorado, antiga ideia da terra lendária que abrigaria a cidade do ouro, tomou novo fôlego naquele momento entre os ibéricos recém-chegados.¹

Nesse contexto, a esperança de que a oeste existiriam terras nas quais o anseio português por ouro, pedras preciosas e minérios seria satisfeito foi elemento fundamental para que se organizassem expedições de reconhecimento do território. Afinal, esperava-se encontrar alguma região que oferecesse tantas riquezas aos lusitanos como havia sucedido aos espanhóis em território inca. Para oferecer à Sua Majestade, buscavam, em suma, o “outro Peru”.²

Era já de conhecimento da Coroa a existência de territórios ricos em minérios que estavam situados em terras mais ao ocidente, na região do Rio da Prata, graças às expedições de Aleixo Garcia e Sebastião Caboto.³ A expedição de Martim Afonso de Souza foi, assim, o marco inicial do processo de desbravamento e ocupação do território brasileiro.⁴ Não por

¹ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Visão do Paraíso: Os Motivos Edênicos no Descobrimento e Colonização do Brasil*. São Paulo: Publifolha, 2000 (1ª edição, 1959).

² *Idem, Ibidem*, cap. 3. Sérgio Buarque relacionou a ideia do “outro Peru” com a capitania de São Vicente. Um dos aspectos que salientou foi a obsessão dos portugueses donatários, ao longo da segunda metade da centúria, em associar as terras vicentinas às peruanas, tendo sido tentada, inclusive, a introdução de lhamas andinas em São Paulo.

³ Aleixo Garcia era português e, contratado a mando de Carlos V, participou da expedição de exploração do Rio da Prata, na segunda década do século XVI, a serviço do Reino de Castela. Sebastião Caboto, italiano, também participou da jornada, tendo participado, anteriormente, da expedição inglesa à América do Norte que margeou toda a sua costa. Graças a seu feito, cunhou-se, mais tarde, o termo “cabotagem”.

⁴ Entenda-se, no presente texto, por “brasileiro”, a referência ao território que constituía, à época, os domínios portugueses na América e que, mais tarde, configurar-se-iam mais claramente como a colônia brasileira. Tem-se conta de que a noção de “brasileiro” como noção de identificação cultural e nacional é evidentemente posterior,

acaso, deu-se a jornada terra adentro majoritariamente na área meridional do novo continente: era a gana pela prata que regia as forças expedicionárias a serviço de Portugal.

A decisão de subdividir as novas terras em donatarias, a partir de 1534, esteve provavelmente relacionada aos resultados da expedição de Martim Afonso⁵, que, a mando de D. João III, viera à América com o propósito de fazer o reconhecimento do litoral brasileiro, expulsar os franceses e seguir em direção às terras do Rio da Prata.

O líder expedicionário tornou-se, então, o primeiro donatário da recém-criada Capitania de São Vicente. Seus domínios, contudo, não eram contínuos, mas divididos pela Capitania de Santo Amaro, concedida a seu irmão, Pero Lopes de Souza.⁶ Desse modo, o território vicentino, descontínuo, possuía sua porção setentrional, fronteira com a capitania de São Tomé, e meridional, que se estendia até a capitania de Santana, também pertencente a Pero Lopes.⁷ Essa hegemonia dos irmãos não tardaria, entretanto, a esvaír-se.

Na verdade, os limites imprecisos das capitanias ao sul geraram intensos embates ao longo dos séculos XVI e XVII, notadamente entre as famílias dos Monsanto e dos Vimieiro⁸. A contenda resolveu-se quando, em 1623, Santo Amaro foi incorporada à capitania de São Vicente, cujo controle passou aos Monsanto, enquanto aos Vimieiro, descendentes de Martim Afonso, coube governar a nova capitania, de Itanhaém – que, na prática, compreendia os territórios a norte da vila de São Paulo.

Deve-se destacar que, na historiografia, há confusão sobre essa questão dos limites das capitanias ao sul do Rio de Janeiro. Isso porque, em realidade, elas se misturavam. Durante todo o século XVII, a capitania de Santo Amaro permaneceu escassamente povoada e seus rendimentos eram ínfimos. Mesmo São Vicente sofreu com o abandono de seus donatários,

a conformar-se ao longo do século XIX. Reitera-se que, longe de anacronismos, pecado capital no ofício do historiador, a opção por utilizar as expressões “América Portuguesa”, “colônia brasileira”, “território brasileiro” e “Brasil” justifica-se a fim de dotar o texto de maior fluidez e evitar repetições excessivas que tornem a leitura mais exaustiva.

⁵ Sergio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo I: A Época Colonial. Volume 1 “Do Descobrimento à expansão territorial”. São Paulo: Bertrand Brasil, 1997 (1ª edição: 1960), p. 109.

⁶ Frei Gaspar da Madre de Deus chamou atenção para o fato de que erroneamente a Pero Lopes se atribuiu a fundação e povoamento de Santo Amaro, visto que se ausentou por muito tempo e preocupou-se, inicialmente, com a ocupação do território de sua outra capitania, a de Itamaracá. Em 1539, embarcou rumo ao Oriente, de onde não retornou. Cf: Frei Gaspar da Madre de Deus. *Memórias para a história da Capitania de São Vicente*. 1797. Brasília: Edições do Senado Federal, 2010, pp. 143-145.

⁷ Pero Lopes era donatário, portanto, de três capitanias: a Capitania de Santo Amaro, a de Santana e de Itamaracá. Apesar disso, a seu irmão incumbiu-se o governo da capitania de São Vicente, muito mais extensa em seus territórios.

⁸ Cf: Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *História de São Paulo Colonial*. São Paulo: Unesp, 2009, pp 13-19 (“Os donatários e o litígio entre as Casas de Vimieiro e Monsanto”).

cuja figura foi mais jurídica que real.⁹ Carecia, ali, real ocupação de terras, o que, a médio e longo prazo, poderia tornar-se verdadeiro impasse a Portugal.

A ocupação territorial foi questão que assumiu posição central a partir da decisão de efetiva ocupação das terras americanas. Em primeiro momento, dada a aparente falta de especiarias e escassez de metais preciosos, prevaleceu a instalação de feitorias comerciais, política já adotada em outros domínios portugueses. A constante ameaça de franceses na costa brasileira e a presença dos vizinhos espanhóis, contudo, foram fatores importantes para que se buscassem outras maneiras de fixar populações e consolidar a ocupação daquelas terras, melhor forma de se garantir sua posse. A criação do Governo Geral, em 1548, esteve inserida nesse contexto e sua instituição visava a “corrigir os excessos de dispersão que se tinham introduzido com o regime das capitanias (...), combater inimigos externos e locais, prover, enfim, os legítimos interesses da Régia Fazenda, o que significava (...) animar e amparar a exploração das riquezas da terra”.¹⁰

A exploração dessas riquezas da terra seria fator essencial para que se conseguisse atrair contingentes humanos para a América e, à época de D. João III, a atividade escolhida foi a produção de açúcar. Isso deveu-se ao fato de Portugal já ter, àquela altura, conhecimento técnico sobre a cultura açucareira, adquirido a partir de sua experiência nas ilhas atlânticas, além de acordos comerciais que lhe permitiriam alocar o produto no mercado europeu.¹¹ Seu bom relacionamento com banqueiros flamengos e genoveses e a abundância de terras no Brasil foram fatores que também contribuíram para que se optasse pela introdução da cana em solo brasileiro, a fim de atender a “necessidade de defesa, de fixação de colonos e de produção lucrativa (...) que teve na empresa açucareira elemento de atração dos colonizadores”.¹²

A Coroa Portuguesa, então, ao conceder terras a particulares, delegou a função de incremento econômico dos territórios descobertos a particulares ao passo que também garantiu sua povoação. Segundo Vera Lucia Amaral Ferlini, se, nesse momento inicial, o açúcar foi *meio* para se efetivar a ocupação e defesa das terras conquistadas, ele, em breve, tornar-se-ia *fim*¹³, conformando o sistema colonial propriamente dito no início do século XVII. Vale notar que, por volta de 1610, entrou em vigor o exclusivo colonial, instituto

⁹ *Ibidem*, p. 19

¹⁰ Sérgio Buarque de Holanda. *Visão do Paraíso: Os Motivos Edênicos no Descobrimento e Colonização do Brasil*. São Paulo: Publifolha, 2000 (1a edição, 1959), p. 54.

¹¹ Vera Lucia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho e poder. O Mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003 (Tese defendida em 1986), p. 20.

¹² *Ibidem*, p. 20.

¹³ Cf. Vera Lucia Amaral Ferlini. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010; Vera Lucia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho.... (Op. Cit)*.

fundamental para que se possa entender a relação entre Portugal e Brasil e caracterizá-la como relação entre metrópole e colônia- própria, portanto, do chamado Antigo Sistema Colonial. Se, durante o século XVII, estariam se conformando os mecanismos principais do sistema que permitiram a Portugal auferir seus ganhos com a produção colonial, é bem verdade que foi no século XVIII que o sistema atingiu seu ápice, inclusive a partir do refinamento de certas instituições da colônia que seriam aprimoradas devido ao interesse metropolitano nas recém descobertas riquezas minerais.¹⁴

A capitania de São Vicente e suas adjacências, entretanto, não se enquadravam plenamente nesse modelo, pelo menos até o alvorecer do século XVIII, quando seriam descobertas as primeiras jazidas de ouro na região centro-sul da colônia.¹⁵

Apesar de o engenho de açúcar mais antigo do Brasil, fundado por Martim Afonso de Souza em 1534¹⁶, estar localizado em terras vicentinas, o século XVII foi decerto período bem particular na história da capitania se a tomarmos em comparação com as outras localidades da colônia.

Sua “vocaço” inicial no foi a de tornar-se grande exportadora de augar, como era o caso da Bahia ou de Pernambuco. A capitania permaneceria ainda com baixos ndices de ocupao populacional, cujos nveis de renda eram mnimos. O problema da ocupao do territrio, todavia, esteve ali, novamente presente, mas surgiu sob outra roupagem: o sculo XVII seria, por excelncia, o do bandeirantismo.¹⁷ Segundo Srgio Buarque de Holanda, os

¹⁴ “Na verdade, o Sistema Colonial no foi decretado ou institido por nenhuma lei, mas conformou-se, no caso do Brasil, a partir do estabelecimento do exclusivo metropolitano, reforado pelo trfico africano de escravos no comeo do sculo XVII”. Cf: Rodrigo Ricupero. “O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformao do antigo sistema colonial no Brasil”. Franca: *Histria*, v. 35, e. 100, 2016. Para a caracterizao do conceito de Antigo Sistema Colonial, cf: Fernando Antonio Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777- 1808)*. So Paulo: Hucitec, 1995, 6a edio (1a edio, 1978). Endossamos a ideia de sistema colonial como conceito que explica a relao entre a metrpole e a colnia, nos moldes do exclusivismo metropolitano, da mo de obra escrava oriunda do trfico de escravos e do benefcio que aquela deveria tirar da segunda, dentro do quadro das polticas mercantilistas europeias que enalteciam o supervit da balana comercial e o desenvolvimento das potncias absolutistas do Velho Continente.

¹⁵ Quando nos referimos capitania de So Vicente, fazemos referncia tmbm aos domnios prximos que com ela faziam fronteira. Optamos por privilegiar o aspecto territorial e nos referir por So Vicente, de maneira genrica, quela rea ao sul da capitania do Rio de Janeiro, que compreendia a antiga capitania de Santo Amaro, a de Santana- e depois Paranagu-, a prpria So Vicente e tmbm a de Itanham. J que nosso enfoque no o de esmiuar as inmeras modificaes administrativas e polticas que sucederam nessa regio ao longo do sculo XVII, pois fugiramos totalmente do nosso escopo, escolhemos simplificar a questo denominando toda a regio que viria a originar a capitania de So Paulo e Minas de Ouro, depois de 1709, de capitania de So Vicente.

¹⁶ Engenho So Jorge dos Erasmos, localizado na atual cidade de Santos, litoral sul paulista.

¹⁷ Afonso de E. Taunay. *Histria da cidade de So Paulo*. Braslia: Senado Federal. Conselho Editorial, 2004 [1954], p. 45. Sobre o tema do bandeirantismo em So Paulo, cf: Alfredo Ellis Junior. *O Bandeirismo Paulista e o Recuo do Meridiano*: Companhia Editora Nacional. So Paulo, 1934; Srgio Buarque de Holanda. *Captulos da expanso paulista*. So Paulo: Companhia das Letras, 2014; Mario Leite. *Paulistas e mineiros, plantadores de cidades*. So Paulo: Edart, 1961; Alcntara Machado. *Vida e morte do bandeirante*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1980 [1929]; Pedro Taques de Almeida Pais Leme. *Nobiliarquia Paulistana Histrica e Genealgica*. 3

habitantes da capitania, por estarem apartados das grandes linhas de comunicação com Portugal e sem maiores condições para organizar imediatamente algum tipo de economia voltada para o mercado externo, deveram “contentar-se com as possibilidades mais modestas que proporcionava o nativo, o ‘negro’ da terra”. Por isso, além de pela vontade de “corrigir os efeitos da carência de mão de obra para a faina rural”, correram em direção ao sertão para buscá-los.¹⁸

Dessa forma, as bandeiras e entradas foram fenômenos que, se permitiram o reconhecimento do território para além dos frágeis limites impostos pelo Tratado de Tordesilhas e a ocupação dos portugueses mais adentro, foram a resposta às condições próprias da realidade a que estavam submetidos os seus habitantes.¹⁹

Para que se compreenda a realidade em que viviam os habitantes da capitania, devemos atentar, dentre outros fatores, a suas posses econômicas. No que se refere à riqueza dessa população em fins do século XVII, Alcântara Machado, na obra clássica *Vida e Morte do Bandeirante*, levantou dados a partir do trabalho minucioso com os testamentos e inventários dos paulistas.²⁰ Suas conclusões apontaram no sentido de que a vasta maioria das avaliações denunciou a carência de “cabedais apreciáveis”, já que dos quatrocentos inventários seiscentistas, cinco por cento, isto é, apenas vinte, apresentaram alguma “abastança”.²¹ Sua grande constatação foi o descompasso na atribuição de valores monetários entre objetos simples de mobília e propriedades inteiras, por exemplo. “Ao passo que se dá o

volumes: Editora Itatiaia Limitada - Editora da Universidade de São Paulo, 1980; Afonso d'Escagnolle Taunay. *História geral das bandeiras paulistas*. 11 volumes. São Paulo: Typ. Ideal, 1924-1950.

¹⁸ Sérgio Buarque de Holanda. *Capítulos da expansão paulista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 35.

¹⁹ “Quanto ao suposto isolamento e até incompatibilidade de São Paulo aos moldes da exploração colonial, viu-se que os paulistas foram extremamente úteis à Metrópole, principalmente nas décadas que se seguem após a Restauração portuguesa ocorrida em 1640. Diante de uma forte crise econômica que colocava em risco o próprio Império português, os bandeirantes paulistas foram procurados pelas autoridades reais que, oferecendo títulos, honras e mercês, visavam estabelecer um contrato de prestação de serviços em torno da descoberta de minas de metais e pedras preciosas. Esta relação fez parte do processo que culminou no achamento das minas de ouro ocorrido na década de 1690. Não foi possível precisar a intensidade desta influência visto que as empresas sertanistas que desbravaram o interior do Brasil eram formadas por fatores internos e externos, ou seja, tal processo histórico não pode ser creditado apenas a um ou a outro fator, foi uma mescla de necessidades, de sobrevivência e de exploração.” In: Leandro Santos de Lima. *Bandeirismo Paulista: o avanço na colonização e exploração do interior do Brasil (Taubaté, 1645 a 1720)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2011 (Dissertação de mestrado), p. 236.

²⁰ Alcântara Machado. *Vida e morte do Bandeirante*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006 (1a edição, 1929). Para entender-se mais detidamente a obra e sua relação com os escritos históricos que tiveram grande recrudescimento nas primeiras décadas do século XX, graças à publicação de diversos documentos antes desconhecidos, cf: Franco Della Valle. *Vida e morte do bandeirante: Alcântara Machado e a produção da história paulista*. São Paulo: FFLCH/USP, 2015 (Dissertação de mestrado). O trabalho traz, principalmente, as contribuições de Afonso de Taunay, Alfredo Ellis e Alcântara Machado para a construção da história de São Paulo.

²¹ Alcântara Machado, *Op. cit.*, p. 44.

valor de cinco mil réis às casas da vila, um colchão velho é estimado em mil e duzentos, e em cinco mil réis se avalia uma saia do reino de Londres”.²²

É novamente necessário buscar a explicação de tal fenômeno na análise da realidade local da capitania de São Vicente. Nesse sentido, o autor explica que “desembarcada a mercadoria, é preciso trazê-la a São Paulo. Tarefa ingente a de vencer a serra por um caminho, que frei Gaspar considera como talvez o pior que tem o mundo”.²³ E continua, ao postular que “até o gentio dos padres se emprega em trazer cargas, por conta alheia, de Santos a São Paulo (...) Donde se conclui que servem os índios para o transporte, assim de mercadorias, como de passageiros”.²⁴ A partir dessas constatações, encontramos a justificativa para o fato de alguns simples objetos valerm mais que um pedaço de terra. A terra, afinal, era abundante, mas as mercadorias que deviam ser importadas de outras localidades, essas eram escassas. E custavam a chegar fosse do Reino ou de outras capitanias.

Se a riqueza dos habitantes era parca e a renda quase totalmente concentrada, parece prudente afirmar que, em fins do século XVII, pouco se desenvolvera o comércio da capitania de São Vicente com as outras regiões da colônia e muito incipientes eram ainda as relações mercantis que ali se haviam estabelecido. Vejamos se, de fato, era esse o caso.

A respeito desse *isolamento*, Paulo Prado, na década de 1920, já chamava atenção para o fato de que, à época das primeiras tentativas de colonização organizada, o “mameluco do planalto” apareceu como um “independente e insubmisso às leis da metrópole e às ordens dos seus representantes”. Segundo ele, estaria plantada uma semente de independência, e por que não de vida livre, que germinou e frutificou durante dois séculos da história paulista. Em suma, para Prado a independência e o isolamento foram traços característicos do povo de São Paulo durante toda a história brasileira, pois “quando o país inteiro era apenas uma colônia (...) os paulistas viviam a sua própria vida em que a iniciativa particular desprezava as ordens e instruções de além-mar para só atender aos seus interesses imediatos e ânsia de liberdade”.²⁵

Esse relativo apartamento, segundo Ilana Blaj, gerou mais efeitos positivos do que negativos para a capitania, afinal foi a partir dele que surgiu na região do planalto outra etnia, a dos mamelucos – resultante da união entre brancos e índios. Dessa maneira, ter-se-ia desenvolvido relação maior de cooperação entre alguns indígenas e brancos, fato que

²² *Ibidem*, p. 45.

²³ *Ibidem*, p. 47.

²⁴ *Ibidem*, p. 47.

²⁵ Paulo Prado. *Paulística. Historia de S. Paulo*. São Paulo: Monteiro Lobato, 1925, p. 24; 34-35. In: Ilana Blaj. *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002 (Tese defendida em 1995), p 46.

contribuiria para que seus habitantes fossem, de certa forma, mais “autônomos” em relação à metrópole portuguesa.²⁶

As consequências do suposto afastamento dos povos vicentinos – substancialmente devido às questões geográficas e à dificuldade de transposição planalto paulista, definido por Frei Gaspar da Madre de Deus como o mais difícil de se atravessar no mundo²⁷ - implicariam em outras particularidades, principalmente no que concerne à organização das propriedades rurais. Ainda em sua referencial obra sobre a riqueza dos paulistas, Alcântara Machado definiu os latifúndios da capitania como organismos completos, que se auto governariam e bastariam a si mesmos, devido à produção dos muitos gêneros alimentícios de que necessitava o fazendo, a saber: carne, pão, vinho, cereais, couro, lã, algodão, azeite de amendoim, cera, madeira, telha.²⁸

Segundo essa concepção, o isolamento, a autossuficiência, a liberdade e a independência seriam os traços marcantes da vila paulista e da “nova raça”. Desse modo, estaria aberto o caminho para que se construísse a imagem-símbolo da “raça de gigantes”, termo que fora cunhado por Saint-Hilaire. Seu representante maior seria justamente o bandeirante, figura que viria a ser fortemente enaltecida pelos escritos paulistas no período da Primeira República.²⁹

Daí que a construção da imagem da capitania de São Vicente tenha se dado de maneira a colocá-la como altamente isolada do resto da colônia, de maneira que seus habitantes fossem considerados livres, independentes, insubordinados e portadores de feitos heroicos.³⁰

Além disso, a partir da segunda metade do século XX, surgiram trabalhos que focalizaram o estudo dos latifúndios da região nordeste brasileira, de modo que se tendeu a

²⁶ Ilana Blaj, *Op. Cit.*, p. 45-46.

²⁷ Frei Gaspar da Madre de Deus, *Op. Cit.*

²⁸ Alcântara Machado. *Op. cit*, p. 61.

²⁹ Ilana Blaj, *Op. Cit.*, p. 47.

³⁰ Para o tema da construção da imagem do “paulista” no século XVII, cf: Ilana Blaj, *Op. cit*, cap. 1 “A construção das Imagens”. Para os escritos, que buscaram sacramentar essas teses, tanto de viajantes quanto de intelectuais vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, Cf: Alcântara Machado. *Vida e morte do bandeirante*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Imprensa Oficial, 2006 [1929]. Alfredo Ellis Junior. *A Economia Paulista no Século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979 [1950]. Auguste Saint-Hilaire. *Viagem à provincia de São Paulo* (1851). São Paulo: Martins, 1940. Basílio de Magalhães. *Expansão geográfica do Brasil colonial*. 4. ed. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1978. João Capistrano de Abreu. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Briguiet, 1960 [1930]. Oliveira Vianna. *Populações meridionais do Brasil*. 4. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1938. Paulo Prado. *Paulística. Historia de S. Paulo*. São Paulo: Monteiro Lobato, 1925, p. 24; 34-35. Theodoro Sampaio. *S. Paulo de Piratininga no fim do século XVI. Re- vista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*, São Paulo, v. 4, p. 257-78, 1899. Theodoro Sampaio *O sertão antes da conquista (século XVII)*. *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*, São Paulo, v. 5, p. 79-84, 1901. Washington Luís. *Na capitania de São Vicente*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980 [1956].

privilegiar a visão que enaltecia apenas o papel da capitania de São Paulo no fornecimento de mão de obra indígena para as capitanias do norte. Afonso de Taunay sugerira que os índios aprisionados eram enviados “às capitanias açucareiras do Norte, requisitadoras de braços e mais braços como, em 1626, ocorreria após a reconquista da Bahia sobre os holandeses”.³¹

Nos parece, contudo, que, em acordo com as propostas de John Manuel Monteiro, a função principal dessas expedições “residia na reprodução física da força de trabalho e não, conforme se coloca na historiografia convencional, no abastecimento dos engenhos do litoral, embora alguns cativos tenham realmente sido entregues aos senhores de engenho”.³² Nesse diapasão, os paulistas não teriam exercido papel de intermediários no comércio de cativos, tendo sido, em primeiro lugar, fornecedores e consumidores da mão de obra que o sistema de apresamento produzia.

Segundo o historiador, a penetração dos sertões foi motivada, em última instância, pelo motivo principal de suprir a “necessidade crônica de mão-de-obra indígena para tocar os empreendimentos agrícolas dos paulistas”³³, tendo em vista que “alimentavam uma crescente força de trabalho indígena no planalto, possibilitando a produção e o transporte de excedentes”.³⁴

Assim sendo, a partir da constatação de que havia grande circulação dos participantes nas expedições de apresamento, é possível retomar-se e reinterpretar-se, à luz das especificidades da situação da capitania vicentina, a antiga tese de que os paulistas tinham algum tipo de “vocaço” para serem bandeirantes.³⁵

³¹ Afonso de E. Taunay. *Op. cit.*, p. 46.

³² John Manuel Monteiro. *Negros da terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 98. A obra de John Monteiro segue de fundamental importância para que se compreenda a capitania de São Vicente no século XVII, ao partir de uma nova interpretação crítica da história paulista, na qual as populações nativas indígenas ocuparam papel central. Esse novo tipo de abordagem buscou focar as origens, o desenvolvimento e declínio da escravidão indígena e, principalmente, como as principais estruturas da sociedade colonial naquela área foram fruto de um processo específico, que submeteu os indígenas à estrutura que visava controlá-las e explorá-las.

³³ *Ibidem*, p. 8.

³⁴ *Ibidem*, p. 57.

³⁵ Cf. Leandro Santos de Lima. *Bandeirismo Paulista... (Op. Cit.)*.

Mapa 1 – Vilas criadas na capitania de São Vicente até 1705

Fonte: Bruno Aidar. *A vereda dos tratos. Fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. São Paulo: FFLCH/USP (tese de doutorado), 2012, p. 73.

Seria, contudo, o último decênio do século XVII que traria eventos importantes para o destino da capitania. A descoberta do ouro na década de 1690 marcou o início de intenso fluxo migratório para a região das minas. As boas novas das descobertas foram rapidamente se espalhando, de modo que habitantes de todas as partes da América Portuguesa e da própria metrópole foram atraídos por aquela antiga promessa de enriquecimento baseado na extração de ouro e outros minérios.

Se a descoberta de riquezas minerais era boa notícia à metrópole, deve-se levar em conta que, o início do século XVIII consistiu, segundo Laura de Mello e Souza, no período da chamada “conjuntura crítica do mundo luso-brasileiro”.³⁶ A historiadora referiu-se aos problemas nos quais Portugal estava envolvido naquele começo de centúria, como a Guerra

³⁶ Laura de Mello e Souza. *O sol e a sombra. Política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, capítulo 02.

de Sucessão Espanhola - que opunha a França e a Espanha à Áustria, à Inglaterra e a Portugal - tendo dividido, assim, as grandes potências europeias. Além disso, a ameaça de invasões estrangeiras – notadamente dos franceses-, as revoltas populares difusas pelo território, o deslocamento do eixo econômico, a insatisfação generalizada das elites e o desvendamento de segredos que garantiam a riqueza imperial lusitana são fatores que compuseram o quadro sintomático da crise.³⁷ Assim, “o Brasil como um todo foi se delineando desde o século XVI, e ganhou feição precisa no início do século XVIII. Para ilustrar mais uma vez a dificuldade de se entender o sistema colonial fora de seu conjunto, foram as revoltas coloniais que permitiram tal percepção”.³⁸ Se os colonos, então, se amotinavam ao mesmo tempo, isso era devido a algo que estava errado no funcionamento do sistema. O século XVIII, portanto, teve seu início sob o “signo da crise, mesmo que, em grande parte, o seu sentido permanecesse encoberto”.³⁹

A chamada Guerra dos Emboabas esteve inserida nessa conjuntura conturbada que envolveu tanto os domínios portugueses no ultramar quanto os do velho continente. Levas migratórias muito numerosas de habitantes oriundos de Salvador, Rio de Janeiro e até do Reino desabaram sobre a região mineira, que havia sido ocupada inicialmente pelos seus descobridores, os paulistas, fenômeno que levou a uma série de conflitos entre 1707 e 1709. Em linhas gerais, tratava-se da luta da “rotina contra a aventura”, protagonizada pelos paulistas desbravadores que buscavam explorar com exclusividade as riquezas que haviam descoberto. Para tal atividade, contudo, eram necessárias inovações técnicas, que os adventícios, batizados de emboabas pelos paulistas, detinham e foram introduzindo a partir de investimentos mais vultuosos em tecnologias mais sofisticadas.⁴⁰

A Coroa Portuguesa, portanto, necessitou reavaliar as formas de controle sobre a região, de modo que, logo na primeira década do novo século, precisamente em 1709, comprou a capitania de São Vicente de seu então donatário, Marquês de Cascais⁴¹, e determinou, em definitivo, sua extinção. Era criada, então, a Capitania Real de São Paulo e

³⁷ *Ibidem*, p. 105.

³⁸ *Ibidem*, pp. 107-108.

³⁹ *Ibidem*, p. 108.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 82.

⁴¹ O Marquês de Cascais, descendente da família dos Monsanto, buscara, em 1681, elevar a vila de São Paulo à condição de capital da capitania, não tendo obtido sucesso devido à resistência da elite de São Vicente e à decisão desfavorável do governador-geral do Brasil, marquês das Minas. Ilana Blaj tratou da questão e mostrou como, à época de sua elevação, em 1711, os interesses daquela elite haviam se consolidado, tendo sido referendados pela separação da capitania de São Paulo da de Minas, em 1721. Cf. Ilana Blaj, *Op. Cit...*

Minas de Ouro⁴², já que, naquele momento, considerou-se ter as regiões meridionais da colônia sob comando único como a solução mais efetiva a fim de melhor inspecionar os caminhos e descaminhos do ouro.

As tensões administrativas, no entanto, estavam longe de estar plenamente solucionadas. Apenas onze anos após a criação da capitania, novas mudanças foram consideradas necessárias e o território da capitania foi desmembrado. Nascia, então, em 1720, a capitania de Minas Gerais, que fazia fronteira com a também recém-criada capitania de São Paulo. D. João V, por meio do Alvará de 2 de dezembro de 1720, era claro ao postular que

Tendo em consideração ao que me representou o Meu Conselho Ultramarino (...) o Marquês de Angeja, do meu Conselho de Estado (...) e as informações que se tomaram de várias pessoas, que todas uniformemente concordam em ser muito conveniente a Meu Serviço e bom governo das ditas Capitania de S. Paulo e Minas, e a sua melhor defesa [grifo nosso], que a de São Paulo se separem das que pertencem às Minas, ficando dividido todo aquele distrito (...) Hei por bem que na Capitania de São Paulo se crie um novo governo.⁴³

Novas mudanças viriam na década de 1730, quando a Coroa desmembrou a Capitania de São Paulo, separando os territórios de Santa Catarina e do Rio Grande e subordinando-os ao Rio de Janeiro⁴⁴. Segundo o rei,

seria útil que estivesse debaixo de um só mando toda a marinha e Costa do Sul daquela Capitania [de São Paulo] até a Colônia [do Sacramento] para se acudir a conservação da mesma Colônia e estabelecimento do Rio Grande de S. Pedro era preciso fortificar-se na Ilha de Santa Catarina algum porto, onde com segurança se refugassem as nossas embarcações”⁴⁵

Todos os acontecimentos da primeira metade do século XVIII, tão impactado pelas descobertas de ouro na região centro-sul da colônia, influíram nas políticas da Coroa em direção a São Paulo, ainda que, em primeiro momento, tenha-se ocupado mais com a região das minas. Por isso, a capitania ficou desprovida de documentação régia que lhe dissesse respeito, tendo sido necessária a intervenção do rei ao exigir, durante o governo de Rodrigo

⁴² “Carta Régia criando a Capitania de São Paulo e Minas do Ouro e nomeando governador da mesma a Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho”. 9 de novembro de 1709. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 47, 1929, pp. 65-66.

⁴³ “Alvará separando São Paulo e Minas Gerais”. 2 de dezembro de 1720. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 11, 1896, pp. 6-7.

⁴⁴ “Provisão Régia separando de S. Paulo a Ilha de S. Catharina e o Rio Grande de S. Pedro e unindo-os ao Rio de Janeiro, e mandando informar sobre a separação entre Goyaz e S. Paulo”. 11 de agosto de 1738. In: *Documentos Interessantes para História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 47, 1929, pp. 109-110.

⁴⁵ “Provisão Régia separando de S. Paulo a Ilha de S. Catharina e o Rio Grande de S. Pedro e unindo-os ao Rio de Janeiro, e mandando informar sobre a separação entre Goyaz e S. Paulo”. 11 de agosto de 1738. In: *Documentos Interessantes para História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 47, 1929, pp. 109.

César de Meneses (1721-1728), que o governador das Minas Gerais encaminhasse documentações importantes que ainda não haviam sido enviadas para os paulistas.⁴⁶ Outra preocupação evidente da Coroa dava-se no sentido de encontrar a melhor forma de cobrança dos tributos sobre os metais, tendo oscilado entre o sistema de cobrança de quintos e o da capitação, que seria instaurado em 1724 e duraria até 1751.⁴⁷

De qualquer forma, a constante redefinição das fronteiras marcou o processo de deslocamento do centro dinâmico da colônia, antes ao norte, à região centro-sul brasileira. Abria-se uma “nova era na colonização, centralizada nas áreas de mineração”.⁴⁸ À Coroa interessava controlar os caminhos do ouro, evitar fraudes e proteger eventuais descobertas novas, bem como assegurar o correto pagamento dos quintos. Para além dessas questões, todavia, outros desafios importunavam Portugal, que mantinha sérias preocupações com os conflitos entre os portugueses e espanhóis na região do Prata e precisava consolidar a ocupação daquelas regiões para garantir a posse efetiva do território. Sintetizou a problemática Heloísa Liberalli Bellotto, ao postular que “destacava-se a necessidade de organizar, no Prata, uma ação bélica contra as ofensivas espanholas. Os pontos nevrálgicos eram a colônia de Sacramento e as proximidades da lagoa dos Patos.” Fazia-se necessário, portanto, “manter a soberania o controle sobre a vasta extensão que a atividade bandeirante agregara à Linha de Tordesilhas, ao mesmo tempo que era preciso cessar aquela expansão. Isso porque Portugal não tinha condições de manutenção de área tão vasta”.⁴⁹

O cenário da política e da economia da capitania de São Paulo, entretanto, viria a modificar-se consideravelmente a partir da década de 1740. Medular para sua história política, econômica e administrativa foi o Alvará de 9 de maio de 1748, que decretava, integralmente, o seguinte:

D. João, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarve, d’aquém e d’além mar em África e senhor da guiné, etc. Paço saber a vós Gomes Freire de Andrada governador e capitão-general da Capitania do Rio de Janeiro, que por ter resoluto se criem de novo dois Governos, um nas Minas de Goyaz e outro nas de Cuyabá, por considerar ser desnecessário que haja mais em S. Paulo governador com parente de capitão-general, razão por que mando que D. Luiz de Mascarenhas se recolha para o reino na primeira frota. Hei pelo bem, pela resolução de 7 do presente mês e ano, em consulta do meu conselho ultramarino, acometer-vos a administração interina dos ditos dois novos Governos

⁴⁶ Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *História de São Paulo Colonial*. São Paulo: Unesp, 2009, p. 92.

⁴⁷ Cf. Charles Ralph Boxer. *A Idade do Ouro no Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000 [1963].

⁴⁸ Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: O governo do Morgado de Mateus em São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007 [1979], p. 24.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 24-25.

enquanto não sou servidos nomear governadores para eles, a qual administração vos ordeno exerciteis, debaixo da mesma homenagem que me deste pelo Governo que ocupais; e por ser conveniente que as duas comarcas de S. Paulo e Paranaguá, que medeiam e são mais vizinhas d'dessa Capitania do Rio de Janeiro fiquem como estavam antes que se criasse o Governo de S. Paulo, e como então os governadores de ilha de Santa Catarina do Rio de S. Pedro e da Colônia, e os confins do mesmo Governo subalterno de Santos serão para a parte do norte por onde partem os Governos dessa mesma Capitania do Rio de Janeiro e S. Paulo, para a parte do sul por passe o mesmo Governo de S. Paulo com o da ilha de Santa Catarina, e no interior do sertão pelo Rio Grande pelo Rio Sapucahy, ou por onde vos parecer, e se vos avisa que os confins do governo de Goyaz hão de ser da parte do sul pelo Rio Grande, da parte de leste por onde hoje partem os Governos de S. Paulo e das Minas Gerais, e da parte do norte por onde parte o mesmo Governo de S. Paulo como os de Pernambuco e Maranhão e os confins do Governo de Mato-Grosso e Cuyabá hão de ser para a parte de S. Paulo pelo dito Rio Grande, e pelo que respeita à confrontação com os Governos de Goyaz e Maranhão, vista a pouca distancia que ainda ha d'aqueles sertões, tenho determinado se ordene a cada um dos novos governadores, e também ao do Maranhão, informem por onde poderá determinar-se mais cômoda e naturalmente a divisão.⁵⁰

Segundo suas determinações, assim, dez anos após ter tido seu território diminuído, com a separação de Santa Catarina e Rio Grande, a capitania deveria mais territórios: eram criadas as capitanias de Goiás e a de Mato Grosso. O governo português procurava resolver, pelo menos teoricamente, o problema da segurança do ouro e dos diamantes naquela região, bem como a das fronteiras de Mato Grosso, que já haviam sido consagradas pelo *uti possidetis*.⁵¹

A segunda resolução do documento teve implicações ainda mais drásticas para a capitania: determinava-se o fim de sua autonomia administrativa, tendo passado a estar subordinada à capitania do Rio de Janeiro. Os assuntos militares tocavam ao governador da praça de Santos, à época Luis de Sá e Queiroga, mas, que, em última instância, eram regidos pelas ordens do conde de Bobadela, governador do Rio Janeiro.

A despeito das determinações reais, é de se imaginar que tenha havido resistência na Câmara de São Paulo, haja visto a força da elite local, vigorosamente estudada por Ilana Blaj⁵². Dessa forma, por meio de representação enviada no mesmo ano, a Câmara queixou-se da vinda de diversas pessoas com cargos e atribuições alheios à administração local e auto

⁵⁰ “Copia de uma Provisão de S. Magestade a respeito da divisão das Capitanias de S. Paulo e Minas”. Ordem Real”. 9 de maio de 1748. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 73, 1952, pp. 123-125.

⁵¹ Heloísa Liberalli Bellotto, *Op. Cit.*, p. 26.

⁵² Cf. Ilana Blaj. *Op. Cit.*

definiu-se como “cabeça desta República”.⁵³ Em resposta, a Coroa retrucou categoricamente, tendo-os repreendido e esclarecido, de maneira incisiva, que lhes competia acatar as ordens reais.⁵⁴

Mapa 2- Evolução dos territórios da Capitania de São Paulo

Figura 1- A Capitania até 1720

Figura 2- A Capitania entre 1720 e 1738

Figura 3- A Capitania entre 1738 e 1744

Figura 4- A capitania em 1748/1765

Fonte: Maria Fernanda Derntl. *Método e Arte criação urbana e organização territorial na capitania de São Paulo, 1765-1811*. São Paulo: FAU/USP, 2010 (Tese de Doutorado), p. 57.

*

A respeito do dito isolamento de São Vicente, no século XVII, acreditamos que a difusão dessa ideia se relacione ao fato de a capitania ter estado fora da principal região agroexportadora brasileira e, por conseguinte, do circuito mercantil existente entre a colônia e a metrópole. Essa noção de autossuficiência parece haver sido, em maior medida, resultado da análise empreendida por parte da historiografia de determinado período. Abordou-se também a situação de São Paulo durante as primeiras décadas do século XVIII, quando a produção de

⁵³ Cf. Heloisa Liberalli Bellotto, *Op. Cit.*, p. 33. “Carta do governador da praça de Santos, Luís Antônio de Sá Queiroga, a (D. João V)”. 30 de dezembro de 1748. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 19, doc 1884.

⁵⁴ Cf. “Carta Régia de 14 de outubro de 1749” In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Brasil – Códices*, n. 236, p. 384.

mantimentos foi se intensificando, assim como seu escoamento para outras regiões, mesmo que não se tenha desenvolvido alto nível de sofisticação nessas trocas comerciais.

À metade do século XVIII, a capitania apresentava população muito mais expressiva do que no fim da centúria anterior. Se durante o século XVII, sua população crescera 150%, passando dos 6.000 aos 15.000 habitantes na década de 1690, por volta de 1765, o número de paulistas chegava aos 78.855, aumento da ordem de 425%.⁵⁵ Além disso, deve-se atentar ao crescente, embora ainda incipiente, número de escravos negros que chegavam à capitania, graças à intensificação do tráfico rumo a São Paulo.⁵⁶

Quando perdeu sua autonomia, portanto, a capitania tinha o cenário socioeconômico bastante diverso daquele encontrado até cinquenta anos antes. Viveria, assim, dezessete anos subordinada aos mandos do Rio de Janeiro, que, em 1763, tornou-se sede administrativa do governo geral.

O reinado de D. José I, a partir de 1750, e as políticas defendidas pelo seu ministro mais proeminente, o Conde de Oeiras⁵⁷, bem como os novos desafios que irromperiam a partir da segunda metade da centúria, traçariam os novos rumos de São Paulo, que tornaria a ter seu

⁵⁵ Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico...* (Op. Cit.), p. 71. A autora atribui o notável crescimento populacional no século XVIII à presença da mineração e apresenta tabela que indica o aumento de habitantes até a década de 1970.

⁵⁶ Para o tema da entrada de africanos em São Paulo na primeira metade do século XVIII, Cf: Bruno Aidar. *A vereda dos tratos. Fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. São Paulo: FFLCH/USP, 2012 [Tese de doutorado], pp. 83-84; John Manuel Monteiro. *Op. Cit.*; Maria Aparecida Borrego. *A teia mercantil. Negócio e poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010 [tese defendida em 2006].

⁵⁷ Sebastião José de Carvalho e Melo, secretário de Estado do rei D. José I entre 1750 e 1777, já detinha o título de Conde de Oeiras desde 1759, beneficiado pelo decreto do rei. Somente se tornaria Marquês de Pombal, título pelo qual é mais conhecido na historiografia, após 1769. Nesse trabalho, optamos por nos referir a ele como conde enquanto nos mantivermos discutindo eventos anteriores a 69, e, naturalmente, como marquês após essa data. Essa opção, ademais, relaciona-se com a posição aqui adotada de que se é verdade que sua figura foi de extrema importância e proeminência na história portuguesa e no reinado de D. José I, também consideramos verdade que suas ordens representavam, em última instância, as vontades da Coroa e, por assim dizer, do rei. Nesse sentido, a historiografia tendeu a imputar praticamente todas as reformas somente à figura do Marquês de Pombal, como se, de certa forma, estivessem descoladas da política do próprio D. José. Por esses motivos, optamos – reiterando novamente o reconhecimento da importância de seu papel em Portugal e no Brasil –, por nos referir a Sebastião José de Carvalho e Melo por meio de seu título menos conhecido, em primeiro momento, o que retrata com maior fidelidade a realidade histórica do secretário de Estado. Para contribuir com esse debate, Cf: Charles Ralph Boxer. *A Ditadura Pombalina e suas consequências (1755-1825)*. In: Idem. *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. Tradução de Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002 (1ª edição inglesa, 1969), pp. 190-215. João Lucio Azevedo. *O Marquês de Pombal e sua Época*. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil; Lisboa: Seara Nova; Porto: Renascença Portuguesa, 1922, 2ª edição com emendas (1ª edição, 1909). Francisco José Calazans Falcon. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982. Francisco Falcon e Claudia Rodrigues (org.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2015. Joaquim Romero Magalhães. “Sebastião José de Carvalho e Melo e a economia do Brasil”. In: *Labirintos Brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2011. Jorge Borges de Macedo. *A situação econômica no tempo de Pombal, Alguns Aspectos*. Lisboa: Gradiva, 1951. Kenneth Maxwell. *O Marquês de Pombal*. Lisboa: Editorial Presença, 2001. Nuno Gonçalo Monteiro. *D. José: na sombra de Pombal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

próprio governo em 5 de janeiro de 1765, a partir de quando sua posição no sistema colonial lusitano seria redefinida.

*

Nesta pesquisa, analisamos o período compreendido entre 1765, ano da restauração administrativa e do início do governo Morgado de Mateus, e 1821, quando a capitania de São Paulo se tornou província a partir de decisão das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa. Nosso objetivo consistiu em analisar a importância do papel da diversificação produtiva - estimulada pela Coroa no Império Português - na reorganização da capitania de São Paulo, contribuindo tanto para a consolidação de relações econômicas internas quanto para a sua inserção mais efetiva no sistema colonial. Buscamos estudar a economia paulista, tendo como base a diversificação agrícola, e sua importância no Império luso-brasileiro de fins do século XVIII, bem como sua integração ao circuito de mercado atlântico. O escopo do estudo é compreender este fenômeno, atentando, para tal, a dois processos. O primeiro, relacionado à realidade local de povoamento e defesa do território; e o segundo, referente à realidade transatlântica, observada por meio das exportações da capitania e a partir da análise da chamada “conjuntura colonial”.

No primeiro capítulo, intitulado “São Paulo na segunda metade do século XVIII: questões geopolíticas e econômicas”, buscamos relacionar a restauração da autonomia administrativa frente ao Rio de Janeiro com a necessidade de melhor defender os territórios coloniais dos espanhóis. Mostramos que, para que se garantisse maior defesa dos domínios portugueses na região meridional da colônia, devia-se intensificar o processo de ocupação populacional de São Paulo, além de lá estimular a cultura de mantimentos, que abasteceriam os habitantes locais e as tropas militares que se instalaram na capitania. Além disso, apresentamos um balanço historiográfico, incluindo trabalhos recentes a fim de, por um lado, reforçar o consenso na historiografia de que a restauração foi marco importante para a economia paulista e, por outro, apresentar as contribuições que essas pesquisas trouxeram no âmbito da renovação dos estudos sobre São Paulo. Identificamos, outrossim, o contexto da segunda metade do século XVIII: o governo de D. José I e o consulado pombalino, a questão da tentativa de industrialização portuguesa e o chamado “novo padrão de colonização”. Tal análise nos permite relacionar a diversificação da produção não só aos fatores locais e específicos de São Paulo, mas também ao processo geral em curso na colônia de integrar a economia colonial e metropolitana, para que o Brasil pudesse fornecer artigos necessários para Portugal e suas indústrias. Finalmente, nos propomos a discutir as políticas gerais

empreendidas pelos governadores a fim de incrementar a economia da capitania desde o início do governo do Morgado de Mateus (1765) até o término do período comandado por Bernardo José de Lorena (1798). Nesse mesmo sentido, indicamos as medidas tomadas que visaram à diversificação de sua produção agrícola e à melhoria da infraestrutura de São Paulo, objetivos cuja concretização seria facilmente perceptível ao final do século.

No segundo capítulo, “Permanências e rupturas: as transformações numa economia de abastecimento”, tratamos das mudanças nas relações econômicas na capitania durante o século XVIII e o início do XIX. À luz dos conceitos tratados no primeiro capítulo – a necessidade de defesa do território, a conjuntura colonial e as medidas dos governadores para incrementar a economia –, indicamos, de maneira geral, que as trocas mercantis que já haviam se estabelecido desde a primeira metade do século foram sendo aprimoradas, concomitantemente à introdução das novas culturas. Nesse sentido, primeiramente analisamos a questão do abastecimento da região mineira, tanto para Goiás e Mato Grosso como para Minas Gerais. Além disso, discutimos as trocas mercantis com o extremo sul da colônia e tratamos da complexidade da sociedade paulista à época, indicando o papel dos tropeiros, agricultores, escravos, livres pobres e, claro, da elite que foi ganhando força. Em seguida, discutimos a importância do açúcar no processo de redefinição da economia e do espaço agrícola paulista, já que o produto foi o carro-chefe das exportações de São Paulo a partir do final do século XVIII. Identificamos as regiões em que sua produção era maior, e o fato de que, mesmo nas vilas com grande produção açucareira, havia também o cultivo de mantimentos variados. Por fim, damos destaque ao caso de Araritaguaba, freguesia que adquirira importância desde o princípio do século por ser ponto de saída das monções, mas que, apesar da produção diversificada, só se tornaria vila a partir do final do século, justamente por ter vivenciado o incremento de sua economia local e da produção açucareira. Finalmente, com base nos elementos tratados nos dois capítulos a respeito das dinâmicas políticas e econômicas de São Paulo, tecemos considerações sobre o problema da “decadência” da capitania, assunto tão comum quando se trata da história paulista no século XVIII e início do XIX, focalizando a análise de documentos de época e de trabalhos importantes da historiografia.

Em “Espaços econômicos paulistas: produção, comércio interno e formação de redes exportadoras”, último capítulo, identificamos as características da economia de vilas ao longo do litoral da capitania, desde sua parte norte (mais próxima ao Rio de Janeiro), até sua parte sul. Trabalhamos também com as vilas do Vale do Paraíba paulista, identificando quais gêneros agrícolas eram lá produzidos e comercializados. A partir do agrupamento dos dados e

da identificação do que era internamente consumido e exportado (fosse para outras regiões ou para Portugal), podemos traçar o ponto comum a grande parte das localidades estudadas: o recorrente comércio com a praça do Rio de Janeiro e a existência de artigos que eram, ainda em fins do século XVIII, exportados à metrópole, pelo porto de Santos ou pelo do Rio de Janeiro. Em seguida, buscamos identificar as características da economia das vilas na região do “entorno da capital”, do “caminho ao sul” e na região mais a oeste, que compreendia tanto a área do dito quadrilátero do açúcar quanto outras vilas que marcavam, àquele momento, os limites do território ocupado da capitania de São Paulo. Ressaltamos que, mesmo nas vilas de grande produção açucareira, havia cultivo de mantimentos variados e buscamos explicar como se dava o comércio nessas áreas, esclarecendo que as correntes mercantis do interior da colônia se mantiveram, mas que, concomitantemente, consolidou-se o comércio de exportação de alguns gêneros agrícolas, via porto de Santos, a Portugal. Por fim, após delinear os “espaços econômicos” da capitania e identificarmos o que era produzido e onde, nesta parte final, damos destaque ao papel do Porto de Santos na economia exportadora de São Paulo, que se consolidara desde as décadas finais do Setecentos. Tratamos, além disso, do impacto da abertura dos portos e do fim do sistema colonial, em 1808, na economia de São Paulo e qual era o quadro geral econômico da capitania nas primeiras duas décadas do século XIX, até as vésperas da Independência. Nesse sentido, buscamos mostrar as alterações na economia de São Paulo, que, de região abastecedora de outras áreas coloniais, transformou-se em capitania com produção inicialmente para atender aos contingentes militares e populacionais que ali foram surgindo a partir da década de 1760 e, finalmente, logrou inserir-se no comércio atlântico com a metrópole, a partir da exportação de mantimentos e açúcar.

CAPÍTULO 1

SÃO PAULO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII: QUESTÕES GEOPOLÍTICAS E ECONÔMICAS

Aos 12 dias de agosto de 1764, o vice-rei do Brasil, Dom Antonio Álvares da Cunha, redigiu ao secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, carta que visava a dar conta do estado em que achara as capitanias do Rio de Janeiro e de São Paulo. Buscava que o rei lhe determinasse o que deveria “obrar” para sanar os problemas que assolavam aqueles domínios, que tanto careciam de “remédios” que apenas o monarca poderia fornecer.

Entre outros temas, o vice-rei assinalou que

A quinta e última matéria que necessita de providência, é a prejudicial impossibilidade que há para poder governar a Capitania de São Paulo o Governador do Rio de Janeiro; porque uma Capitania tão larga e tão distante desta, com habitantes excessivamente inquietos ou revoltosos, em território abundante em minas de ouro e nas vizinhanças dos Castelhanos, parece que são bastantes motivos para deverem ter um bom Governador, e Capitão General como eles pretendem e como muitos anos houve.

Pelo que fica dito verá Vossa Excelência que estas Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo, estão sem tropas para a defenderem e sem possibilidade para se poderem criar, assim como também sem meios para se pagarem.¹

Restaurar a capitania, isto é, dotá-la de autonomia administrativa face ao Rio de Janeiro, era tarefa fundamental para defender os domínios coloniais no sul do Estado do Brasil. Os “inquietos” habitantes paulistas deveriam ter governo próprio que pudesse fazer frente às ameaças espanholas nos limites entre as Américas Portuguesa e Espanhola.

Ter novamente “um bom Governador” próprio, depois de dezessete anos, pareceu a solução mais plausível para que se organizasse de maneira mais efetiva uma ofensiva real que efetivamente assegurasse as fronteiras da colônia. Nesse sentido, dever-se-ia restaurar a capitania para defendê-la e desenvolvê-la para ocupá-la.

Após tecermos algumas considerações sobre a maneira que se dera a ocupação da capitania de São Vicente, que só depois se tornaria a de São Paulo, cabe-nos discutir os desafios que a capitania e os dilemas do Império Português ensejavam ao governador escolhido e à própria metrópole quando de sua restauração, em 1765. Poderemos, então, entender esse longo processo que levou São Paulo da margem do sistema colonial à sua integração mais efetiva, a partir do esforço para transformar a capitania de mero espaço de fronteira em território plenamente ocupado.

¹ “Carta do vice-rei ao governo de Lisboa”. 12 de agosto de 1754. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 11, 1896, pp. 209-211.

1.1- Restaurar para defender: as tropas militares na capitania e os projetos da Coroa para São Paulo a partir de 1765

A compreensão do real significado da restauração da autonomia política de São Paulo é tarefa que só pode ser levada a cabo se considerarmos uma série de fatores estruturais e conjunturais no âmbito do Império Português. Em linhas gerais, deve-se enquadrar o evento de 1765 ao contexto bélico em que se encontrava imerso Portugal, já que os conflitos militares com os espanhóis, que existiam há pelo menos um século e meio, tornavam-se cada vez mais latentes. Não se pode ignorar, contudo, o fato de que as políticas que vinham ganhando espaço desde a ascensão do novo reinado influenciaram no modo pelo qual se efetivou a intensificação da ocupação da capitania. A restauração da capitania, em suma, deve ser pensada a partir de problemas de ordem geopolítica e econômica.

Em primeiro lugar, deter-nos-emos sobre as questões militares, cuja análise permite que se compreenda a decisão de revogar as ordens de 1748, para, em seguida, refletirmos sobre a relação entre as questões econômicas que tomavam conta do Império e a capitania de São Paulo.

Marcelino Pereira Cleto, Juiz da Alfândega da Vila de Santos, apontava em 1782 que

Conserva ultimamente Sua Majestade na Capitania de São Paulo em Governador e um Capitão Geral e para falar a respeito da utilidade e diminuição que pode haver nesta despesa, é necessário discorrer diferentemente: ou a Capitania de São Paulo se quer aumentar e reduzir a melhor estado, dando-se para esse fim efetivas providências ou conservar-se no mesmo estado de inação (...) Se a Capitania de São Paulo se quer conservar na mesma inação, basta para regê-la um Governador subalterno ao Rio de Janeiro, sistema que seguiu o Conde de Bobadela.²

Ao referir-se à *inação*, fica clara a alusão à manutenção da subordinação do governo paulista ao Rio de Janeiro, entendida como um dos males causadores da sua letargia enquanto parte da colônia e do sistema colonial. Como veremos mais adiante, é verdade que a capitania pouco estava integrada no sistema colonial, de modo que tinha participação muito diminuta no comércio externo com a metrópole. Naturalmente, esse tipo de discurso fez-se presente na correspondência de época. É, contudo, necessário atentar às dinâmicas econômicas e sociais que na capitania já haviam se conformado desde o século anterior, para melhor compreender a que tipo de decadência os documentos se referiam e, então, relativizar esse conceito, que foi tido como certo pela historiografia da segunda metade do século XX.

² Marcelino Pereira Cleto. "Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la" In: *Roteiros e notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*. Coleção Paulística, vol. 1, Governo do Estado de São Paulo: 1977 [1782], pp. 40-41.

A 5 de janeiro de 1765, D. José I, rei de Portugal, baixou decreto que estabelecia

a grande necessidade que há de se erigir Governador e Capitão General na Capitania de São Paulo na mesma forma, e com a mesma jurisdição que já antecedente a houve nela: Sou Servido restabelecer a mesma Capitania a seu antigo estado: Hei por bem nomear para Governador e Capitão-General do mesmo Governo a D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão que servirá por tempo de três anos e o mais que decorrer enquanto lhe não nomear sucessor.³

A “necessidade” de se nomear o governador na capitania era, antes de mais nada, de natureza estratégica e militar. Para que entendamos a decisão da Coroa, devemos levar em consideração a indispensabilidade de Portugal defender seu território naquele momento. Vejamos, então, o porquê se fazia necessária tal atitude.

Em 1750, era assinado o Tratado de Madri, que se baseando no princípio romano do *uti possidetis, ita possideatis* – quem possui de fato deve possuir de direito –, buscava solucionar os conflitos territoriais entre portugueses e espanhóis nos limites da América Portuguesa e Espanhola. Estabelecia oficialmente os limites de cada domínio e, conforme Jones Muradás, Alexandre de Gusmão, então secretário do Conselho Ultramarino, “orientou o tratado, que pela primeira vez adotou os limites naturais como fronteiras e o reconhecimento do princípio do direito privado romano do *uti possidetis, ita possideatis* (...) em que cada parte ficaria com o território que estivesse ocupando”. Na prática, o meridiano de Tordesilhas, já superado, seria substituído por outro conceito de fronteiras, que era baseado na posse efetiva da terra e os limites naturais seriam definidos pelos acidentes geográficos. “Na pauta das negociações, entrou a posse das Filipinas, bem como a demarcação de fronteiras sul-americanas, onde o desbravamento português estabelecera vilas no Amazonas, no Mato Grosso e no Prata”.⁴

Em linhas gerais, o Tratado revogava os acordos estabelecidos em Tordesilhas, Portugal cedia a Colônia do Sacramento em troca do território de Sete Povos das Missões e definia-se o Rio Uruguai como fronteira oeste do Brasil com as colônias da Espanha.⁵

³ “Decreto pelo qual (D. José I) nomeia governador e capitão-general da capitania de São Paulo, o (Morgado de Mateus), D. Luiz Antônio de Sousa Botelho e Mourão, e ordena ao Conselho Ultramarino que passe o respectivo despacho”. 5 de janeiro de 1765. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 23, doc. 2215.

⁴ Jones Muradás. A geopolítica e a formação territorial do sul do Brasil. Porto Alegre: UFRS, 2008 [Tese de doutorado], p. 201.

⁵ Segundo José Carlos de Macedo Soares, “Os confins dos domínios principiarão na barra do regato que sai do Monte Castilho Grande; da falda dêste segue a fronteira em linha recta até ao mais alto cume do Monte, ficando dum lado a costa e vertente do lago Merim, do outro a do Rio da Prata. A divisória continua até às cabeceiras do Rio Negro; por cima destas, até à origem principal do Rio Ibicuí, cujo álveo acompanha até à margem oriental

O Tratado de 1750, apesar de sua importância na história luso-brasileira – e americana, em geral – foi revogado já em 1761 pelo acordo de El Pardo, reavivando as lutas no sul da colônia brasileira. Se a Colônia do Sacramento representava o velho sonho português de alcançar a região do Prata⁶, os dois pontos representavam às duas Coroas a legitimação dos territórios conquistados. Por esse motivo, fazia-se necessária a criação e reformulação da infraestrutura defensiva na parte meridional da colônia.

É a partir desse contexto que deve ser analisada a transferência da capital do Estado do Brasil, em 1763, para o Rio de Janeiro. Sem dúvidas, o eixo centro-sul da colônia tornara-se mais vívido graças à atividade mineradora e ao intenso incremento econômico e populacional desde o início do século. É também indiscutível que a supervisão dos caminhos e descaminhos dos metais e pedras preciosas seria mais eficaz a partir da administração política em local mais próximo, principalmente porque as riquezas saíam pelo porto do Rio de Janeiro.

Parece-nos, todavia, que a grande motivação para a concessão do *status* de vice-reis aos governadores do Rio de Janeiro tenha estado principalmente relacionada à necessidade de defesa do sul da América Portuguesa. Afinal, o Rio estava taticamente posicionado, e a administração colonial tornar-se-ia mais efetiva na defesa do seu território: a principal preocupação portuguesa da época. A capitania fluminense, além de localizar-se mais perto da

do Rio Uruguai. As vertentes do lago Merim ou Rio Grande, ficam para Portugal; as do Prata, para Espanha. A fronteira segue pelo Rio Uruguai até encontrar o rio Pepirí ou Pequerí (margem ocidental); acompanha o leito de Pepirí até a origem principal; desta, segue pelo mais alto terreno até achar a cabeceira do mais vizinho afluente do Rio Grande. Prossegue pelo álveo desse afluente, depois pelo Rio Grande (Iguassú) até à foz deste na margem oriental do rio Paraná, cujo leito acompanha até ao seu afluente Igureí (margem ocidental). Prossegue a divisa pelo álveo do Igureí até à origem principal; desta, pelo mais alto do terreno segue até à cabeceira do rio mais vizinho afluente do Paraguai (margem oriental) chamdo talvez Corrientes; pelo álveo deste, desce à sua foz no Paraguai; desta sobe pelo Canal principal que deixa o Paraguai em tempo seco, até encontrar os Pântanos (Lagoa dos Xarais) que atravessa até à boca do rio Jaurú. Da boca do Jaurú, pelo lado ocidental, segue a fronteira em linha recta até a margem austral do rio Guaporé, defronte à boca do rio Sararé que entra pelo norte, podendo os comissários demarcar outros rios in loco, contanto que para os portugueses fique a navegação do Jaurú e o caminho de Cuiabá para Mato Grosso. Desce a fronteira (desde o local acima assinalado) pelo Rio Guaporé, até mais abaixo da união do mesmo com o Mamoré, (formando juntos o Madeira que entra no Amazonas pelo sul). Descerá pelo álveo dos rios unidos até a paragem equidistante, entre o Amazonas (Marañon) e a boca do mamoré; desta paragem, corre em linha Leste-oeste, até achar a margem oriental do rio Javari (que entra no Amazonas); baixa pelo álveo do Javari até a foz no Amazonas acompanha o Amazonas até a boca mais ocidental do Japurá que vem do norte. Prossegue a divisória pelo meio do Japurá ou outros rios que se lhe ajuntem mais chegados ao Norte, até alcançar o alto das Cordilheiras de Montes (entre o Orenoco e o Amazonas); avança pelo cume desses Montes para leste, até onde se estender o domínio de uma e outra monarquia. Cuide-se contudo em ressaltar na linha, para os portugueses, os estabelecimentos dos mesmos, bem como as vias de comunicação ou canal por eles usados; os mesmos se observando em relação aos espanhóis, sem prevalecerem outros pretextos para incursões futuras. Para isso designem-se lagoas e rios, fixando a raia com clareza, sem reparar no mais ou menos que venha a caber a cada uma das coroas.” Cf: José Carlos de Macedo Soares. *Fronteiras do Brasil no regime colonial*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1939, pp 133-135.

⁶ Maria Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 36. Cf: J. Capistrano de Abreu. “Sobre a Colônia do Sacramento”. In: Simão Pereira de Sá. *Historia Topographica e Bellica da Nova Colonia do Sacramento do Rio da Prata*. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1900.

zona conflituosa, tinha a vantagem de oferecer boas condições naturais de defesa completadas por “fortificações tranquilizadoras”. Vale lembrar, entretanto, que a expressão “mais ao sul” “não parece tão exata quando nos lembramos de que a costa do Estado do Brasil não passava ao Norte, do Ceará (...) Compreende-se, pois, que o Rio de Janeiro antes se apresentava como uma ‘sede mais ao centro’ do Brasil de então”.⁷

À luz desses desafios de ordem geopolítica no Estado do Brasil, pode-se compreender com maior plenitude tanto a escolha, por parte da Coroa, de quem deveria assumir o governo da capitania de São Paulo, quanto as instruções, passadas pelo Conde de Oeiras, ao recém nomeado capitão general, o Morgado de Mateus.

Primeiramente, a Casa de Mateus era composta por nobres que tradicionalmente serviam a Portugal nos campos administrativo, cultural e militar.⁸ A família detinha um morgado e capela desde a década de 1640. É necessário que se destaque qual era o significado de possuir-se um morgado: este era um “conjunto de bens vinculados, inalienáveis, indivisíveis que, por morte do possuidor, passava ao filho primogênito”⁹. Sendo assim, os morgados consistiam na “forma institucional e jurídica de defender a base econômica e territorial da nobreza”.¹⁰ Dessa maneira, Morgado de Mateus, nome pelo qual seria conhecido D. Luís Antonio de Souza Botelho Mourão, nada mais era do que o título que detinha.

Em 1756, casou-se com Dona Leonor Ana Luisa José de Portugal, filha de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Residia o casal no Porto, onde D. Luís desempenhava suas incumbências militares, notadamente no âmbito de arregimentação e recenseamento militar no norte de Portugal. O ano de 1762 viria a ser, contudo, marco decisivo em sua carreira.

A Guerra dos Sete Anos, que iniciara em 1756, vinha ocupando parte importante no cenário europeu. Na verdade, deu-se por uma série de conflitos internacionais que ocorreram e opuseram, de um lado, a França, a Monarquia de Habsburgo e seus aliados – notadamente a Saxônia, o Império Russo, o Império Sueco e a Espanha - e a Inglaterra, Portugal, o Reino da

⁷ Lourival Gomes Machado. “Política e Administração sob os últimos vice-reis”. In Sérgio Buarque de Holanda (dir.) *História Geral da Civilização Brasileira*. 8 tomos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, 6a edição (1a edição de 1960), tomo I: a época colonial, vol. 2: administração, economia e sociedade, pp. 395-400. Vale conferir também os escritos de Robert Southey e Oliveira Viana, que trataram do deslocamento da capital da colônia a partir de um viés analítico que privilegia o aspecto militar do evento, ainda que o relacione com os fenômenos econômicos em curso na América Portuguesa.

⁸ Para a biografia e o estudo do governo do Morgado de Mateus, é imprescindível a obra de Heloísa Liberalli Bellotto, que analisou a fundo tanto a história do fidalgo quanto as suas políticas de governo no campo militar, territorial, urbano, econômico e geopolítico. As informações relativas aos seus feitos em Portugal foram elencadas, no presente trabalho, com base nos escritos de Bellotto, mormente os que estão contidos no subcapítulo “D. Luis Antonio de Sousa Botelho Mourão, o Morgado de Mateus”. Cf. Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007 [1979].

⁹ *Ibidem*, p. 45.

¹⁰ *Ibidem*, p. 45.

Prússia e o Reino de Hanôver, de outro. Suas motivações foram assaz diversas e compreendiam, de modo geral, a apreensão das potências europeias com o crescente prestígio e poderio de Frederico II, o Grande, Rei da Prússia, bem como as disputas entre a Monarquia de Habsburgo e o Reino da Prússia pela posse de alguns territórios, além da competição entre a Grã-Bretanha e a França pelo controle comercial e marítimo das colônias das Índias e da América do Norte. Foi, ademais, motivada pela disputa por territórios situados na África, Ásia e América do Norte.

Portugal, ao negar sua adesão ao Pacto de Família, que almejava a união dos Bourbon europeus contra a Inglaterra, contrariou as pretensões espanholas e francesas em relação ao fechamento dos portos lusitanos ao comércio inglês. Por esse motivo, declaram-lhe guerra e invadiram Portugal em abril de 1762. Se é verdade que o Exército português estava mal equipado, a consequente oposição dos camponeses e a resistência dos nortenhos foi, juntamente com a Paz que seria assinada em 1763, importante para salvaguardar o território. D. Luís Antonio foi, no âmbito da resistência dos exércitos do Norte, considerado eficaz e, portanto, promovido a coronel de Infantaria. Dois anos depois, detinha, assim, uma extensa lista de títulos, a saber: Morgado de Mateus (acrescido de outros morgados: Moroleiros, Sabrosa e Cumieira), Fidalgo da Casa de Sua Majestade e de seu Conselho, Senhor Donatário da Vila de Ovelha do Marão, Alcaide-Mor da Cidade de Bragança, Comendador da Comenda de Santa Maria de Vimioza da Ordem de Cristo e Governador do Castelo da Barra de Viana. Este honroso cargo, o de governador no posto militar onde havia passado seus primeiros anos, foi recebido em 17 de junho de 1764.¹¹

Fazia pleno sentido, em vista disso, o fato de D. Luís ter sido o escolhido para chefiar a capitania de São Paulo, que tanto carecia de cuidados na esfera militar para consolidar os domínios da América Portuguesa.¹² Bellotto salientou as especificidades da personagem do Morgado de Mateus, Fidalgo da Casa Real e militar de carreira, frente ao conturbado século XVIII ibérico e sobrelevou que “o ser ‘um homem do seu tempo’ infiltrava-se no seu modo de perceber e criar. Buscava no âmago das coisas – na sua mais ampla riqueza – os recursos que, em seguida, usava”. Nesse sentido, “o ser conhecedor dos males sociais do território metropolitano, dos problemas econômicos que afetavam Portugal e Império, e das formas

¹¹ *Ibidem*, p. 52.

¹² Cf. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada. Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2007 (Dissertação de mestrado), pp. 50-51.

culturais e políticas de que se revestia o governo pombalino” foram características muito valiosas “ao tentar soluções válidas para São Paulo e para o Estado do Brasil”.¹³

Em suma, detinha o fidalgo essas características - homem experiente, com tática militar e de sangue nobre - que seriam necessárias para a belicosa região do Sul do Brasil. Quando, em 1764, dera-se a decisão de tornar a capitania independente politicamente do Rio de Janeiro, já se sabia que fora ele o escolhido, mas somente em janeiro do ano seguinte, seria efetivamente nomeado governador e capitão general. Após três meses de viagem, aportou em terras brasileiras a 18 de junho.

Postas tais considerações, passemos à análise das instruções que lhe foram passadas, além das principais resoluções de caráter militar que durante seu governo foram tomadas. A partir daí, deveremos nos debruçar sobre as formas pensadas para melhor ocupar o território da capitania, o que nos levará, inevitavelmente, à reflexão sobre as políticas econômicas que foram implementadas e seus resultados a partir do novo governo até o fim do século.

Suas primeiras instruções tiveram caráter nitidamente militar. É verdade que apareceriam, posteriormente, inúmeras orientações de incremento à economia local, mas isso não se evidencia nas primeiras ordens régias. Afinal, um dos principais motivos da restauração de São Paulo era fazer da capitania “um forte tampão entre a região hispano-americana e a área que abrigava Minas e a capital do Estado do Brasil, Rio de Janeiro”.¹⁴

As Instruções e as diversas cartas ao Morgado de Mateus tiveram, assim, o escopo de estabelecer a defesa do Sul por meio de uma ofensiva aos castelhanos

com que Sua Majestade desde o princípio do Seu feliz Reinado tem procurado consolidar o Domínio das Capitanias do Brasil pelos meios mais próprios, e eficazes; não só enquanto ao estabelecimento da economia interior do mesmo Estado; mas ainda enquanto à conservação, e defesa dele contra os seus confinantes, e orgulhosos inimigos.¹⁵

No mesmo conjunto documental, encontram-se claras diretrizes no sentido de fazer-se cumprir a política portuguesa de defesa dos seus domínios. Senão vejamos:

1. Os pontos que havemos de acordar para efeitos de que o Sr. Vice-Rei Governador de S. Paulo tem de comum acordo a execução nas Ordens de S. Majestade?

Preparar a maior quantidade de gente e de armas, que for possível, para opor às invasões, que podem suceder nossos poderosos inimigos.

2. Que medidas hão de ser as que se hão de tomar a parte para a segurança dos países que nos restam daquela banda?

¹³ Heloísa Liberalli Bellotto, *Op. Cit.*, pp. 53-54.

¹⁴ *Ibidem.*, p. 60.

¹⁵ *Arquivo do Estado de São Paulo*, Avisos-Cartas Régias (1765-1777), Lata 62, C00420, livro 169.

Pedir tropas pagas da Europa, Naus de guerra, porque tudo isto fazem os Espanhóis com a força que se vê das Naus que aqui estão surtas.

7. Com que meios se poderão retorquis estas conquistas, se fazendo-lhe divisão, movendo-lhe guerra de índios, impedindo-lhe comboios, ou alguma coisa semelhante?

Nada disto se pode fazer sem muitas Tropas, porém as que se puderem ajuntar em S. Paulo será mais próprio fazer-lhe diversão por Missões porque lhes fica mais perto do que por Rio Grande sobre o que melhor informam os Paulistas (...) ¹⁶

A questão das “diversões” pelo Oeste, tratada no ponto 7, foi o principal aspecto da política militar empreendida por Morgado de Mateus durante os dez anos de governo na capitania. Em linhas gerais, tratava-se da construção de um Forte na região do Iguatemi ¹⁷ a fim de desviar boa parte das forças bélicas espanholas a essa região – do Mato Grosso-, o que acabaria por enfraquecer os combates mais ao Sul, fazendo “sangrar” a armada do inimigo. D. Luís Antonio, por muitos anos, insistiu na tese de que essa seria a melhor forma de assegurar os domínios meridionais portugueses e de que sua exequibilidade era plena, o que viria a ser objeto de desentendimento posterior entre o capitão general e a Coroa a partir da década de 1770. ¹⁸

À parte dessa questão, fica nítido, nos pontos 1 e 2, quem era o inimigo a ser combatido e de que forma deveria dar-se essa política. O incremento do poderio militar da capitania era imprescindível para o plano tático lusitano.

Por essas razões, ainda em julho do mesmo ano, 1765, o governador de São Paulo enviou ao Conde de Oeiras ofício que pormenorizava a composição do estado militar da capitania. Segundo o capitão general, consistia em

Um corpo de tropas pagas, formado de seis companhias de Infantaria ou de Artilharia que constituem um Batalhão irregular: porque o seu pé

¹⁶ In: *Arquivo do Estado de São Paulo*, Avisos-Cartas Régias (1765-1777), Lata 62, C00420, livro 169 apud Heloísa Liberalli Bellotto *Op. Cit.*, pp. 69-70.

¹⁷ O Forte de Nossa Senhora dos Prazeres do Iguatemi localizava-se na margem esquerda do rio Iguatemi, cerca de doze quilômetros acima da sua confluência com o rio Paraná, próximo à foz do rio das Bagas e à atual cidade de Paranhos, no estado de Mato Grosso do Sul, no Brasil.

¹⁸ Heloísa Bellotto trabalhou amplamente esse conflito entre o governador e a Coroa, que perpassou quase os dez anos de seu governo. Ao longo dos anos, o desgaste desses atritos viria a ser uma das razões para que fosse substituído na administração de São Paulo. Apontou a historiadora que “o plano que, fundamentalmente, consistia na tecla assaz batida de enviar soldados para o Oeste e não para o Sul, a fim de que se efetuasse a decantada “diversão” era, para a metrópole, ideia tão extravagante que não se poderia acreditar que alguém a pudesse imagina Levar soldados a sertão tão inóspito, por razões tão pouco prováveis, seria convidá-los a ‘perecer e não a servir’. O julgamento que o governo fazia de seus dois dignitários não era nada lisonjeiro: culpava-lhes de que, enquanto os dois arquitetavam seu plano sobre o papel, acerca da ‘poderosa diversão’, os castelhanos atacavam embarcações portuguesas e fortificavam-se no Sul. Ao rei não interessava defender o Rio Grande de São Pedro pelo sertão do Iguatemi (...) Talvez por influência das admoestações recebidas, o Morgado de Mateus, durante o ano de 1773, parece ter-se voltado, mesmo que não inteiramente, para o Sul”. In: Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 262.

segundo a conta do que na Provedoria se costumava pagar era das sobreditas seis companhias cada uma de quarenta e quatro soldados; um capitão; um tenente; um Alferes; dois Sargentos, quatro cabos de escoadora; um Tambor; que por todos fariam em cada companhia cinquenta combatentes (...) Agora ultimamente mostrando a experiência que o número dos Soldados destas Companhias não era suficiente para poder dar os muitos destacamentos essa praça é obrigada a fazer, se acrescentou o número dos soldados (...) ficando estas [as companhias] ainda mais irregulares.¹⁹

Resta evidenciado, na correspondência, o seu descontentamento com o poderio bélico das tropas paulistas naquele momento, sem condições de atender as aspirações da Coroa Portuguesa. Para além do corpo de Tropas Pagas, São Paulo também contava com algumas companhias de ordenanças. Presentes desde 1570, consistiam em forças militares do Reino e colônias portuguesas, compostas por moradores locais e encarregadas da manutenção da ordem interna.²⁰ Eram organizadas e pagas pelas Câmaras Municipais e, segundo Bellotto, Morgado de Mateus apontou diversas vezes que as paulistas não eram tão regulares como as do Reino, uma vez que muitos habitantes não a integravam.²¹

Precisamente em 18 de setembro do mesmo ano de 1765, tornava o governador a enviar ao conde de Oeiras outro ofício, dessa vez a respeito dos territórios da Colônia do Sacramento e adjacências²², salientando sua importância para a defesa do Brasil e sugerindo que se expulsassem os espanhóis daqueles territórios.²³ Relatava o governador que ouvira falar

Nesta matéria com muita variedade e diferença de pareceres: e por este motivo, estar V. Exa. Em atual negociação, me resolvo a dizer a V. Exa. o meu parecer (...) a este respeito. Julgo que a Praça da Colônia é das

¹⁹ “Ofício no. Terceiro do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antonio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, expondo a composição do estado militar da capitania”. 31 de julho de 1765. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 23, doc. 2236.

²⁰ Graça Salgado (org.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 97.

²¹ Heloisa Liberalli Bellotto. Op. cit., “Militarização”.

²² A Colônia do Sacramento, como já apontado, estava, em teoria, na posse espanhola desde 1750. Com a revogação do Tratado de Madri em 1761, à luz das Guerras Guaraníticas, e a o Tratado de Paris de 1763, Portugal detinha a posse da Colônia novamente. A contenda ainda se estenderia, tendo como consequência a assinatura do Tratado de Santo Idelfonso, em 1777, que, finalmente, consagrava a posse de Sacramento por parte da Coroa Espanhola. O território retornaria ao domínio português somente em 1817 com a anexação da província Cisplatina por D. João VI, que, dez anos mais tarde, tornar-se-ia independente de Portugal e formaria a República do Uruguai.

²³ “Ofício no 6-B do D. Luís Antônio de Sousa para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino), conde de Oeiras dando-lhe o seu parecer sobre a conservação e desenvolvimento da praça da (Nova) (Colônia do Sacramento) e territórios adjacentes por ser de grande importância para toda a defesa do Brasil, sendo também de opinião que se lançassem fora os castelhanos, de todos os territórios que ocupavam: Rio Grande e praças da parte setentrional do rio da Prata”. 18 de setembro de 1765. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 23, doc. 2259.

mais importantes e de maior utilidade aos interesses de Sua Majestade (...) e que por nenhum equivalente, qualquer que ele seja se deve ceder, e isto não é só pelo que atualmente é a dita Praça, mas pelo que pode ser, e pelo que muito naturalmente viria a suceder; porque da segurança dela depende a conservação da Ilha de Santa Catarina, e desta a conservação do Rio de Janeiro (...) e das Minas e de todo o resto do Brasil: ela é a chave que pode fechar e abrir a porta e dar entrada aos inimigos²⁴. Sobre estes fundamentos tenho assentado é de suma importância lançar fora, e quanto mais cedo se possa ser, do Rio Grande os Castelhanos (...).²⁵

A metáfora da “chave que abre e fecha a porta de entrada dos inimigos” pode ser interpretada também por meio de outra figura de linguagem, a metonímia. Diz-se de a última ser figura retórica que toma a parte pelo todo. E eis o que se tem no trecho do documento redigido pelo governador. A Colônia do Sacramento deveria ser defendida a todo custo pelos portugueses por representar local estratégico para ambas as potências ibéricas e, em última instância, era assim que se concebiam todas as regiões de limite entre as Américas Portuguesa e Espanhola. Defender territórios e consolidar domínios eram políticas imperativas em meados do século XVIII. Na verdade, assim o foram desde o alvorecer da centúria.

Nesse sentido, o papel da restauração de São Paulo em 1765 estava bem claro: fora necessária para que se lograsse fechar a porta aos inimigos. Proteger o Sul do Brasil era tarefa medular no contexto das políticas pombalinas, mas a missão tornar-se-ia exequível apenas com a presença de um forte exército e a partir da formação de alguma espécie de barreira contra os espanhóis.

Para que se pudesse impulsionar a constituição de tropas mais efetivas, fazia-se necessário ter acesso mais detalhado ao número de habitantes das vilas da capitania. Por esse motivo, ainda em 1765, Morgado de Mateus enviou circulares aos capitães-mores de Itu, Parnaíba, Sorocaba, Jundiaí, Moji, Taubaté, Jacareí, Guaratinguetá, Iguape, Ubatuba, São Paulo e Santos, solicitando listas que deveriam conter informações acerca da população dividida em freguesias e Companhias de Ordenança e detalhar o número de homens, mulheres, filhos, suas respectivas idades e cabedais.²⁶

A fim de vencer a “repugnância dos povos, que ainda não estavam acostumados a ver tão grande fartura de soldados”²⁷, D. José I, em 1766, permitiu que o governador estabelecesse em São Paulo um Regimento de Infantaria, que, juntamente às Companhias comporiam o corpo militar apto a servir de maneira mais eficaz a Portugal. Essas Tropas

²⁴ Grifo nosso.

²⁵ *Ibidem*, pp. 2-3.

²⁶ Heloisa Liberalli Bellotto. *Op. cit.*, p.79. Cf: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vols. 62 e 70.

²⁷ Heloisa Liberalli... *Op. cit.*, apud Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *Op. cit.*, p. 241.

Auxiliares, no mesmo ano, seriam prestigiadas com “vários privilégios, os mesmos que gozavam os oficiais da Tropa Paga, enquanto se punia com maior rigor sua deserção”.²⁸

O governo conduziu, por conseguinte, política intensa de alistamento militar dos moradores, fossem nobres, plebeus, brancos, mestiços, negros ou forros.²⁹ D. Luis Antonio, em ofícios ao conde de Oeiras, datados de novembro de 1767³⁰, dava conta do cumprimento das ordens reais e fazia alusão à carta que enviara em março de 1766, por meio da qual havia mandado alistarem-se todos os homens válidos da capitania que estivessem em idade militar. Assegurava o capitão general que formara com eles dois Regimentos de Milícias, dois de Cavalaria e quatro de Infantaria.

Os militares seriam pagos às custas dos rendimentos das Câmaras. Concluiu-se, entretanto, após verificarem as respectivas receitas e despesas, que os montantes seriam insuficientes. Por esta razão, reuniram-se em Junta os procuradores de todas as Câmaras das vilas de Serra Acima³¹, para que resolvessem como deviam pagar os soldos. O resultado foi empregar os valores destinados ao pagamento do imposto de socorro a Lisboa – necessários graças ao Terremoto de 1755 – no pagamento dos soldos.³²

Durante seus anos de governo, o Morgado de Mateus manteve a constante preocupação com a reorganização do exército e o armamento das Tropas além da defesa das regiões limítrofes³³, política em que se enquadravam as diversas expedições para “divertir” os

²⁸ Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *História de São Paulo Colonial*. São Paulo: Unesp, 2009, p 241.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ “Ofícios (2) do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo o primeiro dos quais trata do cumprimento das ordens dadas por (D. Luís I), em carta de 22 de Março de 1766, pelas quais mandou alistar todos os homens válidos daquela capitania, em idade militar tendo formado com eles dois Regimentos de Milícias, dois de Cavalaria e quatro de Infantaria”. 12 de novembro de 1767. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 24, doc. 2352.

³¹ Referimo-nos às vilas que não estavam localizadas na região litorânea de São Paulo.

³² *Ibidem*.

³³ Cf. 1. “Ofício de D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão), para o conde de Oeiras, informando sobre as dificuldades, levantadas pelos Paulistas, e que conseguira vencer para organizar novos cargos de tropas auxiliares”. 12 de novembro de 1767. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 24, doc. 2353; “Ofício n.º 3 do D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, dizendo quanto é favorável a ocasião para se fazerem negociações com a Inglaterra e a Espanha e mostrando as vantagens que daqui poderão advir a Portugal, principalmente na questão dos limites do Brasil”. 28 de janeiro de 1768. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 25, doc. 2375; “Ofício n.º 4 do D. Luís Antônio de Sousa para o conde de Oeiras, sobre as negociações que se estão a realizar com os ministros do rei de Espanha, acerca da cedência do território que fica entre o Rio Grande de São Pedro e a Nova Colônia de Sacramento para se resolver a questão dos limites do Brasil”. 29 de janeiro de 1768. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 25, doc. 2376; “Ofício n.º 6 do D. Luís Antônio de Sousa, para o conde de Oeiras, sobre a nomeação de oficiais para os novos postos dos Regimentos Auxiliares, criados ultimamente na referida capitania”. 1 de fevereiro de 1768. In: *Arquivo Histórico*

espanhóis.³⁴ Por fim, o alistamento militar, que preferencialmente deveria decorrer de livre e espontânea vontade dos habitantes da capitania, foi constante objetivo da política governamental. Intolerante com possíveis faltas, reiterou diversas vezes que seriam “responsáveis a todo o castigo, que me parecer mandar proceder contra eles, assim como também o hei de fazer asperamente contra os que desertarem”.³⁵

De suma importância era atentar-se às condições de transporte do armamento, da munição e das ferramentas necessária para assegurar a eficácia bélica da capitania. Por óbvio que não eram confeccionadas na colônia, de modo que quando chegavam da metrópole pelo porto de Santos, deviam ser transportadas para a região de serra acima pelas precárias estradas que existiam àquela época. Destaque-se que as Tropas Pagas eram armadas pelo governo, já as Auxiliares deviam arcar com os custos por si próprias, comprando-as da Provedoria.³⁶

Heloísa Bellotto sintetizou desveladamente toda a questão militar atrelada ao governo do Morgado de Mateus, ao atestar que “preocupação constante durante todo o período do governo do Morgado de Mateus, já que a situação no Sul o exigia, a militarização esteve ligada a quase todos os empreendimentos e atividades daquele capitão-general”. Pela análise, portanto, dessas questões relacionadas tanto à exploração territorial, quanto à urbanização, e ao fomento econômico, torna-se mais fácil inferir o quanto todas elas estavam permeadas pelos problemas de natureza militar. Por isso, “o governo central o exigia como um dos mais valiosos recursos para combater o inimigo no território sul-rio-grandense, já que os paulistas continuavam a ser considerados os mais aptos para a vida militar”.³⁷

No que toca à tese da restauração da capitania de São Paulo e sua relação com a necessidade de defesa do sul da colônia, há vigorosa concordância na historiografia que tratou do tema. O assunto, todavia, foi estudado e retomado ao longo dos anos com diversos enfoques pelos historiadores. Vejamos, pois, como a matéria foi sendo ressignificada ao longo das últimas décadas, para, em seguida, podermos encaminhar a discussão a partir da análise do que denominamos de conjuntura colonial, isto é, as ideias e políticas em voga em Portugal e seus domínios na segunda metade do século XVIII. A partir daí, será possível identificarmos

Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01), cx. 25, doc 2381.

³⁴ Cf. “Ofícios n.º 13 e n.º 14 do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre a 1ª e 2ª expedição ao Ivaí”. 29 de janeiro de 1768. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 25, doc 2377.

³⁵ “Para o Capitão Mor Dutra Faria”. 14 de janeiro de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1943, p. 43.

³⁶ Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 100.

³⁷ *Ibidem*, p. 101.

com mais clareza as políticas – notadamente as de natureza econômica - empreendidas na capitania visando à sua mais intensa ocupação, defesa e exploração nos quadros do sistema colonial português.

Os estudos sobre São Paulo ganharam fôlego nas primeiras décadas do século XX, em que o Estado vivia momento de grande riqueza oriunda da cafeicultura e, por conseguinte, encontrava-se em meio à luta por hegemonia nacional com as outras regiões brasileiras.³⁸ O Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, nesse contexto, teve papel fundamental e representou o centro de toda a produção voltada aos debates sobre o passado de São Paulo, tendo buscado enaltecer a ideia da singularidade e unicidade e autossuficiência dos paulistas. Para tal objetivo, foram intensos os trabalhos que trataram da figura dos *bandeirantes* como uma “raça de gigantes”, como já apontamos anteriormente. Os trabalhos de Theodoro Sampaio, Toledo Piza, Washington Luís, Paulo Prado e Alcântara Machado são os expoentes desse primeiro momento da chamada historiografia “paulística”.³⁹

Já a partir da década de 1930, Alfredo Ellis Junior, Rubens Borba de Moraes, Caio Jardim, Otoniel Mota e Sérgio Milliet⁴⁰ representaram os principais estudiosos que se dedicaram a São Paulo. Segundo Ilana Blaj, “o que predomina e permanece nos escritos do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, entre 1930 e 1945, é menos a imagem do isolamento do que a da autossuficiência”. São Paulo, nessa concepção, seria “uma verdadeira autarquia que não necessitava da Metrópole, vale dizer, do poder central em 1930; não necessitava, igualmente, das outras regiões, logo dos outros Estados(...)”. Se no período anterior, era apontada a liberdade do paulista, naquele momento o que se sobrelevava era sua independência, a partir de poderes autônomos e práticas e mentalidades rebeldes. Era “a imagem do paulista que não obedecia às ordens metropolitanas, que não se curvava jamais,

³⁸ Ilana Blaj. “Mentalidade e sociedade: Revisitando a Historiografia sobre São Paulo Colonial”. In: *Revista de História*. São Paulo: Depto. de História FFLCH/USP, n. 142-143, 2000, pp. 240-241.

³⁹ Cf. Alcântara Machado. *Vida e morte do bandeirante...* (Op. Cit.); Antonio de Toledo Piza. “Chronicas dos tempos coloniaes. O militarismo em S. Paulo”, *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*. São Paulo, vol. 4, 1899; *Idem*. “Chronicas dos tempos coloniaes. A miseria do sal em S. Paulo”, *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*. São Paulo, vol. 4, 1899; Paulo Prado. *Paulística. História de S. Paulo...* (Op. Cit.); Theodoro Sampaio. “O sertão antes da conquista...” (Op. Cit.); *Idem*. “S. Paulo de Piratininga no fim do...” (Op. Cit.); Washington Luís. “Contribuição para a história da capitania de São Paulo (governo de Rodrigo Cesar de Menezes), *Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo*, São Paulo, vol. 8, 1904; *Idem*. *Na capitania de São Vicente...* (Op. Cit.)

⁴⁰ Cf. Alfredo Ellis Jr. *A evolução da economia paulista e suas causas*. São Paulo: Nacional, 1937. *Idem*. *Capítulos da História Psicológica de São Paulo*. São Paulo: Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, no 53, 1945. *Idem*. *Os primeiros troncos paulistas e o cruzamento euroamericano*. São Paulo: Nacional, 1936. Caio Jardim. “São Paulo no século XVIII”, *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. São Paulo, vol. 41, 1937. Otoniel Mota. *Do rancho ao palácio (evolução da civilização paulista)*. São Paulo: Nacional, 1941. Rubens Borba de Moraes. “Contribuições para a história do povoamento em S. Paulo até fins do século XVIII, *Geografia*, São Paulo, no 1, 1935. Sérgio Milliet. *Roteiro do café e outros ensaios*. 2a ed. São Paulo: Bipa, 1946.

que expulsara os jesuítas (...).⁴¹ Segundo o historiador português Jaime Cortesão, a formação territorial brasileira esteve intrinsecamente ligada à atividade dos bandeirantes, que em contato com os índios americanos, puderam acumular experiências no interior do continente, conhecimento transferido aos colonos europeus.⁴²

A partir das décadas de 1950 e 1960, grande parte da historiografia brasileira enveredaria por outros rumos. Influenciada, sobretudo, pelas ideias cepalinas e seus questionamentos acerca da questão desenvolvimentista, da noção de América Latina como periferia e dos debates sobre as origens da dependência⁴³, essa nova geração de historiadores privilegiou o estudo das áreas exportadoras da colônia. São Paulo Colonial, assim, era considerada como área periférica da colônia, de decadência⁴⁴, e seria relegada a segundo plano em detrimento de análises voltadas à produção açucareira na Bahia, em Pernambuco e à exploração de minérios nas Minas e sua articulação com o Rio de Janeiro.

Ainda que imersa igualmente nesses debates, outra parte da historiografia dedicar-se-ia ao exame das características de São Paulo, debruçando-se sobre a realidade da capitania a partir de meados do século XVIII. Os estudos, de viés econômico, surgiram no sentido de colocar em discussão tanto as particularidades da economia paulista quanto a forma que ela se organizou a partir de 1765 e inseriu-se no circuito do mercado exportador para a metrópole. Se a restauração fora necessária por motivos estratégicos, punha-se o dilema de que forma se daria a ocupação mais intensa do território não só para defendê-lo, mas para explorá-lo. Tal ideia – a da exploração – lhes era cara e orientava suas análises, que, se privilegiavam os estudos das dinâmicas econômicas paulistas, também procuravam evidenciar a história da inserção de São Paulo propriamente no sistema colonial.

Maria Thereza Schorer Petrone, foi, sem dúvidas, o grande nome na historiografia que se destacou no âmbito do estudo sobre São Paulo, na medida em que seu trabalho se diferenciou dos que lhe haviam precedido. A historiadora, em obra de 1968, dedicou-se ao

⁴¹ Ilana Blaj. “Mentalidade e sociedade....”(Op. Cit.), p. 241. Cf. Raquel Glezer. *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007.

⁴² Jaime Cortesão. *Raposo Tavares e a Formação Territorial do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1958. Cf. Leandro Santos de Lima. Op. Cit. O autor destaca também os escritos de Vianna Moog, para quem, segundo ele, o Brasil teria sido obra do bandeirante, que teria oferecido “o bem inestimável da ampliação do território nacional para muito além dos limites que lhe haviam sido designados pelo tratado das Tordesilhas”. In: Clodomir Vianna Moog. *Bandeirantes e Pioneiros: paralelo entre duas culturas*. 10a. ed. Porto Alegre: Editora Globo, 1973 [1954]. p. 110. apud Leandro Santos...Op. Cit., p. 26.

⁴³ Para maior aprofundamento do tema, Cf: João Manuel C. de Mello. *O capitalismo tardio*. 6ª. ed., São Paulo, Brasiliense, 1987 [1982]. Renato Perim Colistete. O desenvolvimentismo cepalino: problemas teóricos e influências no Brasil. In: *Estudos Avançados*, v. 15., n. 41, 2001, pp. 21-34. Ricardo Bielschowsky. *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL* (2 vols.). Rio de Janeiro e São Paulo: Editora Record, 2000.

⁴⁴ A discussão acerca da “decadência” da capitania à época de sua restauração será tema tratado com mais profundidade no capítulo 02, seção 2.3.

estudo da lavoura canavieira paulista, tendo analisado as origens da cultura da cana-de-açúcar em São Paulo, a organização das suas áreas produtoras, o seu comércio com Portugal, bem como as peculiaridades do engenho paulista e das relações de trabalho que nele decorriam.⁴⁵

Segundo Petrone, se é verdade que a lavoura da cana não desaparecera de todo da capitania, é também verdade que somente a partir do governo do Morgado de Mateus se tornou um empreendimento visando ao mercado mundial. O novo governador, em sua visão, “procurou por todos os meios incrementar a vida econômica que jazia numa grande pobreza”, uma vez que “datam do seu governo as primeiras notícias de exportação de produtos paulistas, como a do açúcar e a do algodão”. Foi a partir do período da restauração, então, que os governadores “tudo fizeram para promover o progresso da agricultura que, durante o período anterior, tinha sido relegada ao segundo plano, devido à ambição do ouro”.⁴⁶

Nitidamente preocupada com o já referido problema da inserção de São Paulo no mercado atlântico e com a exploração econômica, a autora, que não entra nos pormenores da restauração da capitania, relaciona, de qualquer maneira, o evento de 1765 com o surgimento de políticas visando a incrementar a economia local. Para ela, importou sobrelevar o impacto da nova administração na economia paulista, tendo sido, conforme aponta em sua obra, a produção de açúcar a grande responsável por reviver e impulsionar a capitania. Ora, se a defesa do território era necessária, povoar a capitania e incrementar sua vida econômica fazia-se mister também.

Quatro anos após a publicação da obra de Petrone, portanto em 1972, era publicado na *Revista Brasileira de História Econômica* importante artigo da historiadora Alice Piffer Canabrava⁴⁷, que tratava dos níveis de riqueza da capitania de São Paulo nos primeiros anos do governo do Morgado de Mateus. Preocupada em demonstrar a decadência em que se encontrava São Paulo à época da sua restauração, Canabrava concluiu que havia alto índice de concentração de riquezas, de modo que, segundo ela, a esmagadora maioria dos habitantes era pobre e pouco ou nada possuía.

O cenário da capitania, em 1765, era, de acordo com a historiadora, composto pela economia de autossustentação familiar, a de subsistência propriamente dita e a exclusivamente mercantil. Em geral, prevalecia a atividade rural com baixos níveis produtivos

⁴⁵ Cf. Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968. Os dados e conceitos econômicos trabalhados pela historiadora serão mais detidamente abordadas nos capítulos 02 e 03.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 14-15.

⁴⁷ Alice Piffer Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767”. In: *História Econômica: tendências e debates*. São Paulo: Editora Unesp e Hucitec- ABPHE, 2005 [artigo de 1972], pp.169-203.

e havia um pequeno setor que concentrava a maior parte da riqueza da capitania, formado por homens de negócio.⁴⁸

Mais uma vez, pode-se depreender a preocupação constante com a exclusão da capitania dos circuitos mercantis exportadores, o que validava a hipótese de conceber São Paulo como periferia do sistema colonial. Seu fator dinâmico, segundo Canabrava, era ligado a elementos endógenos, ainda que não apresentasse grande movimentação. A grande mudança viria a partir da produção do açúcar e, principalmente, com a de café, no século subsequente.

No campo da renovação dos estudos sobre São Paulo, Petrone e Canabrava foram pioneiras em seus estudos econômicos, mas para que completemos o quadro dos principais trabalhos surgidos até o fim da década de 1970, devemos aludir a outra obra de correspondente magnitude, publicada originalmente como tese de livre docência na Universidade de São Paulo, em 1974. Maria Luiza Marcílio, a partir da análise dos recenseamentos paulistas, preocupou-se em analisar o crescimento demográfico de São Paulo e sua evolução agrária ao longo do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX.⁴⁹

Apesar de seu recorte temporal ser de médio prazo e suas análises comparativas assaz complexas, por ora, ao menos, seu estudo interessa-nos para que compreendamos a virada que transcorreu a partir de 1765 tanto em termos populacionais quanto em relação às mudanças na paisagem agrária da capitania. Também preocupada com a “intervenção do capitalismo internacional na agricultura paulista”⁵⁰, a historiadora apontou a introdução da economia de *plantation* e da agricultura de lucro como geradores de uma divisão do trabalho mais complexa.⁵¹

As transformações na capitania a partir da administração de D. Luís Botelho ficaram evidenciadas ao longo do estudo de Marcílio. A autora logrou, por outro lado, de maneira precursora, dar igual atenção à complexa realidade da capitania na primeira metade do século XVIII, o que a afastava, de certo modo, tanto de Petrone quanto de Canabrava, assunto que será retomado mais adiante.

Em síntese, “o fato de que a Metrópole criou apenas uma vila na primeira metade do século XVIII, em São Paulo, e criou quatorze entre 1765 e 1799 não pode ser tomado como explicação de uma estagnação demográfica no início do século e de situação inversa no seu final”. Na primeira metade do século XVIII, a metrópole portuguesa estava “inteiramente

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 196-197.

⁴⁹ Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1806*. São Paulo: Edusp e Editora Hucitec, 2000 [tese de 1974].

⁵⁰ *Ibidem*, p. 182.

⁵¹ *Ibidem*, p. 183.

empolgada com a rendosa região mineradora: as regiões periféricas às minas não mereceram quase sua atenção. Passado o período áureo da mineração, o desenvolvimento agrícola paulista passou a receber a atenção metropolitana”.⁵²

Também contribuiu para esse debate o trabalho de Kátia Maria Abud, que, em 1978, era defendido como dissertação de mestrado na Universidade de São Paulo sob o título de *Autoridade e riqueza. Contribuição para o estudo da sociedade paulista na segunda metade do século XVIII*.⁵³ O objetivo maior de seu estudo foi o de identificar os grupos dominantes na sociedade paulista no período compreendido entre 1765 e 1800, bem como localizar algumas das instituições nas quais a elite exercia sua autoridade.

Como bem indicou Abud, “a restauração da autonomia administrativa não se deveu à manifestação de um renascimento econômico, mas a interesses militares relacionados com a expansão portuguesa na região do Rio da Prata e aos conflitos que daí advieram”.⁵⁴ Por essa razão que se pretendeu “estabelecer em São Paulo um arsenal para o abastecimento de recursos humanos e materiais com o objetivo de deter a ameaça castelhana”.⁵⁵

A partir da análise das fichas dos habitantes da cidade de São Paulo, os *Maços de População*, a autora procurou identificar os donos das grandes riquezas e suas atividades produtivas. De acordo com suas pesquisas, pôde concluir que a nova elite paulista não adquiriu alguma nova “consciência burguesa”. Suas fortunas provieram do tráfico comercial e dos grandes engenhos de açúcar e cafezais, posteriormente. Nesse sentido, a economia teria mantido seu traço agroexportador, assentada no trabalho escravo e na grande propriedade, como no resto da colônia.⁵⁶

É evidente que o protagonismo da História Econômica, a partir de meados do século XX, influenciou na produção historiográfica que respeita à história de São Paulo. No fim da década de 1970, contudo, foi publicada pela primeira vez a tese de doutoramento que fora defendida em 1976 pela professora Heloísa Liberalli Bellotto. Já aludimos à obra de Bellotto algumas vezes, visto que seu trabalho pode ser considerado verdadeiro marco no estudo da história de São Paulo e, especialmente, na pesquisa sobre a restauração da capitania e o governo do Morgado de Mateus.⁵⁷

⁵² *Ibidem*, pp. 190-192 (“Considerações finais”)

⁵³ Katia Maria Abud. *Autoridade e riqueza. Contribuição para o estudo da sociedade paulista na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: FFLCH/USP, 1978.

⁵⁴ *Ibidem*, pp. 6-7.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 7.

⁵⁶ Cf. *Ibidem*, pp. 136-139.

⁵⁷ Heloísa Bellotto defendeu sua tese de doutoramento em 1976, mas a primeira edição de seu livro saiu três anos depois, em 1979 pelo Conselho de Artes e Ciências Humanas da Secretaria de Estado da Cultura do Estado de São Paulo. A segunda edição, aqui utilizada, publicada em 2007, trouxe algumas mudanças, acréscimos e

Ao ter deixado o viés econômico em segundo plano, a historiadora buscou, em linhas gerais, esmiuçar as políticas do governador, em seus dez anos à frente da capitania, a fim de compreender tanto as políticas metropolitanas voltadas a São Paulo quanto as que partiram do próprio D. Luís Botelho Mourão. Se é verdade que Portugal tinha fortes preocupações com a defesa militar do Sul, também era imprescindível que medidas econômicas fossem tomadas pelo primeiro governador em mais de dezesseis anos, para que se efetivasse a ocupação e prosperassem as lavouras na região.

Enquadrando tanto as táticas de defesa quanto as decisões de cunho administrativo e econômico na política lusitana vigente, a autora, ao longo de seu trabalho, procurou indicar que muitas das providências tomadas partiram do próprio capitão general. Em nosso entendimento, ainda que tenha havido algumas discrepâncias ao longo do percurso, entendemos as diligências encabeçadas pelo Morgado de Mateus sempre em consonância com as aspirações da metrópole, de modo que não as poderíamos estudar em desalinho com a política da Coroa. Prova cabal é que quando efetivamente esse litígio se concretizou, foi de pronto afastado do comando de São Paulo.⁵⁸

Tendo privilegiado, assim, o aspecto relacionado ao caráter militar do governo de D. Luís, Bellotto entendeu que o capitão deixou profundamente marcada sua presença na capitania. Afinal, havia sido incumbido de reconstituir São Paulo depois de sucessivos desmembramentos territoriais de várias áreas importantes. Segundo Bellotto, “ora em concordância com os desígnios metropolitanos ora afastando-se deles para levar a cabo toda uma empresa de restauração que (...) iniciou o preparo da infraestrutura política e econômica que só começaria a frutificar no fim do século”.⁵⁹

A partir da década de 1990, observa-se certa mudança no enfoque dos trabalhos sobre São Paulo. Embora tratem do período anterior a 1765, cabe-nos apresentar três obras que foram de extrema importância para a historiografia e cuja leitura auxilia-nos a compreender de maneira mais profunda a realidade da capitania em meados do século.

O historiador John Manuel Monteiro publicou inovadora pesquisa sobre os índios e bandeirantes em São Paulo.⁶⁰ Seu estudo, publicado pela primeira vez em 1994, foi pioneiro

supressões a partir de sua intensa pesquisa realizada desde 2003 no Arquivo familiar da Casa de Mateus, em Vila Real, Trás os Montes, em Portugal. Cf: Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, “Introdução”.

⁵⁸ Cf: *Ibidem*, “A substituição no governo”, “A defesa de um processo administrativo”. Em suas palavras, “quando o personalismo do capitão-general quis levar longe o desvio da diretriz superior, cortaram-lhe a marcha” (p. 315).

⁵⁹ *Ibidem*, p. 315.

⁶⁰ John Manuel Monteiro. *Negros da terra...* (*Op. Cit.*).

em múltiplos aspectos, como já indicamos anteriormente.⁶¹ Entre outras questões, ele identificava, no século XVIII, economia de agricultura já organizada em terras paulistas e, ainda que de forma incipiente, articulada com outras localidades.

Se o autor pondera ao afirmar que, a inícios do XVIII, a economia da capitania já sofrera algum tipo de reversão e penava, é enfático ao sobrelevar o papel do agricultor do século anterior. Segundo ele, “o agricultor paulista do século XVIII foi apenas uma sombra do grande senhor de escravos que dominava a paisagem rural do século anterior”.⁶² É claro que, aqui, o historiador referiu-se aos “negros da terra”, os índios, que haviam sido introduzidos no trabalho compulsório desde o século XVI aos milhares.

Em suma, ainda que não toque na questão de forma mais profunda, John Monteiro sugeriu que a economia paulista a partir do século XVIII fora impactada de forma profunda pelas descobertas das minas, que atraíram colonos e depreciaram a estrutura agrária que se desenvolvera em São Paulo.

Nesse sentido, destoou das conclusões a que chegaria Ilana Blaj, no ano seguinte, ao apresentar sua tese de doutoramento. Seu estudo tratou do processo de mercantilização de São Paulo Colonial entre 1681 e 1721.⁶³ Por ora, compete-nos depreender os principais pontos levantados pela historiadora, ainda que ela tenha dedicado seus estudos à vila – e depois cidade- de São Paulo, e não à toda a capitania. A despeito disso, é obra fundamental para que se possa refletir sobre as relações econômicas na capitania como um todo à época da restauração.

Segundo Maria Odila Leite de Silva Dias, que redigiu o prefácio da obra editada em 2002, Blaj dedicou-se a trabalhar o processo de mercantilização, com base nas “mediações sociais e da trama social das tensões entre os mais ricos, os escravos índios, os comerciantes e moradores da vila, forasteiros, caipiras e trabalhadores mamelucos pobres”.⁶⁴ Chamou atenção para a questão, bem explorada na obra, da formação de fortunas e diversificação das atividades, nomeadamente a lavoura de trigo, por meio de investimentos na pecuária. Além disso, lembrou-nos da “a consolidação, pela Câmara Municipal, de uma política de poder da elite paulistana no sentido de exercer controle sobre a distribuição dos produtos agrícolas pelos bairros e vilas contíguas a São Paulo”.⁶⁵

⁶¹ Ver Introdução.

⁶² *Ibidem*, p. 226.

⁶³ Cf. Ilana Blaj. *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002 (Tese defendida em 1995).

⁶⁴ *Ibidem*, pp. 13-14.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 14.

Blaj procurou sobrelevar a ideia de que a vila e cidade de São Paulo, no referido período, diferentemente do que se propôs na historiografia clássica, não foi núcleo isolado e independente, que simbolizava a “raça de gigantes”. Não deve, segundo ela, também ser caracterizada como região de extrema pobreza e voltada apenas para a subsistência, o que distancia, em alguma medida, seu trabalho das obras de Canabrava e Petrone.

Seria necessário, portanto, atentar às especificidades da história paulista, privilegiando a análise de sua dinâmica interna.⁶⁶ Tendo se tornado polo de abastecimento interno, São Paulo articulava-se com as demais áreas da região e outras capitanias. Blaj ponderou, todavia, ao asseverar que “ao mesmo tempo em que cabe ressaltar a especificidade paulistana, há que se levar em conta também, e principalmente, a unicidade estrutural da colônia tanto em termos econômicos propriamente ditos quanto no âmbito de uma sociedade estamental-escravista”.⁶⁷ Ainda segundo ela, “o geral, o particular e o singular articulavam-se constantemente, tornando a “raça própria” e o paulista-bandeirante altivo, rebelde e independente, apenas uma dentre várias imagens cristalizadas”.⁶⁸

Na esteira dos estudos executados por Blaj, Maria Aparecida de Menezes Borrego trabalhou com a hipótese de que a capital paulistana não era, na primeira metade do século XVIII e à época da autonomia em 1765, uma cidade isolada e decadente, mas vivificada pelo comércio a partir de sua articulação com outras regiões.

Em seu trabalho, apontou a atuação dos agentes mercantis na cidade de São Paulo entre 1711 e 1765.⁶⁹ A partir do estudo das identidades dos homens de negócio, bem como de suas atividades econômicas, e de sua inserção em diversas instituições - vale dizer, a Câmara Municipal, a Santa Casa de Misericórdia, as Irmandades, o Juizado de Órfãos e as Companhias Militares - Borrego procurou entender a dinâmica socioeconômica da vila/cidade.

Mais uma vez, em embate com a noção que prevalecera a partir da década de 1950 de que São Paulo seria periferia por não apresentar em sua pauta produtiva gêneros de

⁶⁶ *Ibidem*, p. 343.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 344.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 344. Maria Odila Leite, no Prefácio, já chamara atenção para o pioneirismo da obra: Trata-se de uma obra inovadora, polêmica e engajada em múltiplas frentes. A autora enfrenta a ideologia dos historiadores comprometidos com interesses políticos de seu tempo. É seu modo de entabular contato com os mais diferentes expoentes da historiografia paulista para ouvir seus argumentos, situá-los na época em que viveram e rebater os horizontes mais estreitos a que ficaram restritos. Além disso, no seu livro pretende desconstruir certas imagens estereotipadas de São Paulo, tais como a da oposição enviesada com relação aos centros da grande lavoura de exportação do Nordeste, assim como a suposta identidade paulista de sobranceira autonomia com relação à Coroa portuguesa.” (p. 10)

⁶⁹ Maria Aparecida de Menezes Borrego. *A teia mercantil. Negócios e poderes em São Paulo Colonial. (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010 [tese defendida em 2006 no Departamento de História da FFLCH/USP].

exportação, ela chamou atenção para o desenvolvimento que despontava desde inícios da centúria e que, segundo a autora, não mais pararia. Os inúmeros comerciantes e “múltiplos sujeitos” de atividades mercantis seriam prova cabal de sua tese.⁷⁰

Essa imagem do paulista como herói, autônomo e desconectado da realidade colonial, que fora sacramentada nas teses desde o início do século XX, passou a ser desconstruída principalmente nos trabalhos a partir dos anos 1990, como vimos. Sobre essa questão, Raquel Glezer esclareceu-nos, em obra também recente, que “na região do planalto paulista, em oposição a outras áreas de colonização (...), não havia monumentos arquitetônicos, civis, religiosos ou militares, nem obras literárias. Não havia traços arquitetônicos do passado, a não ser de um relativamente próximo”.⁷¹

Por esse motivo, toda essa historiografia “revisionista” mais atual entendeu que, naquele momento, procurara-se delinear um passado próspero, repleto de feitos heroicos, o que daria continuidade ao momento de glória em que viveriam os paulistas do século XX, quando São Paulo era tido como “o bastião da modernidade e da nacionalidade”.⁷² Os estudos de enfoque econômico despontaram no sentido de contestar todas essas ideias já cristalizadas de há muito.

No âmbito desse despoje de trabalhos que abordaram e reinterpretaram a história de São Paulo, notadamente a partir do fim do milênio, passemos àqueles que aludiram ao período de 1765 em diante. Para que entendamos o impacto da restauração nos rumos que tomara a capitania, contudo, alguns conceitos necessitam ser reavaliados.

Vera Lucia Amaral Ferlini propôs que São Paulo Restaurada seria “uma capitania dos novos tempos”.⁷³ Segundo a historiadora, tratava-se “de um Portugal que buscava reafirmar seu poderio e preeminência. Após dois séculos de vida de fronteira (...) a capitania e sua população deviam ser parte integrante do território e da totalidade da América portuguesa”. Para esse intuito, deveriam, assim, ser investidos todos os recursos possíveis, a saber: “o levantamento racional e minucioso das populações, a investigação dos recursos naturais, a medição e marcação dos territórios, o estabelecimento de rotas, a elaboração de mapas, o erguimento de fortalezas, a organização e preparo das tropas, a educação da população”. Era muito amplo, portanto, “o arcabouço de conhecimentos e técnicas que precisavam ser

⁷⁰ Cf. *Ibidem*, “Conclusão”. Em síntese, “embora as fortunas de comerciantes estabelecidos em outras regiões da América Portuguesa tivessem alcançado cifras bem superiores às registradas na capital paulista, vários agentes do universo de pesquisa focalizados puderam ser considerados ricos e/ou muito ricos” (p. 301).

⁷¹ Raquel Glezer. *Op. Cit.*, p. 151.

⁷² *Ibidem*, p. 153.

⁷³ Cf. Vera Lucia Amaral Ferlini. “Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822)”. In: *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, vol. 17, n.2, Julho/dez. 2009, pp. 237-250.

ativados. O mundo do conhecimento e o conhecimento do mundo eram partes integrantes da política do período”.⁷⁴

O governo do Morgado de Mateus marcaria, segundo Ferlini, novo ritmo, já que sua população sofreria um processo de fixação mais intenso e veria o aumento da “parte rentável” de sua economia, ou seja, de sua parte exportável.⁷⁵ A intensa demanda de soldados na região da capitania, bem como a necessidade de abastecimento das tropas – além de, por óbvio, a constituição de seus efetivos – “forçava a integração da população pobre livre”.⁷⁶ Já introdução dos escravos africanos sinalizava a consolidação de novas distinções sociais.⁷⁷

Em síntese, “a passagem de São Paulo de centro periférico de exploração do sertão para uma unidade integrada diretamente ao mercado exportador seria o desafio imposto aos governadores e à população da capitania”.⁷⁸

Tendo em conta essas ideias, diversos trabalhos, desde o início da década de 2000, foram surgindo, tendo como objeto de estudo as novas relações econômicas na capitania de São Paulo.

Em 2007, Pablo Oller Mont Serrath apresentou sua dissertação de mestrado, cujo enfoque era o estudo da formação e da consolidação da agricultura exportadora paulista entre

⁷⁴ *Ibidem*, pp. 240-241.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 243.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 244.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 244. Essas mudanças sociais a que se refere a historiadora haviam sido objeto de estudo de trabalhos notórios como os de Iraci da Costa Neto e Elizabeth Kuznesof, que focalizaram sobretudo as mudanças na cidade de São Paulo. No primeiro trabalho, a historiadora buscou estudar a presença dos homens livres pobres na sociedade brasileira. Segundo ela, representavam quantitativamente parcela muito significativa da população total. Havia, assim, avultado número de pessoas livres ou forras que não detinham escravo algum. A partir da relativização da dicotomia social usualmente proposta para a sociedade brasileira, a saber, senhores-escravos, Costa identificou quantas eram essas pessoas, quem eram e de que se ocupavam. No que respeita a São Paulo, destacou o quadro de euforia econômica da segunda metade do século XVIII, que impulsionou o ritmo de crescimento populacional e o incremento de habitantes livres (e escravos). De acordo com seus estudos, é possível identificar no setor agrícola, artesanal e comercial, além de no setor de serviços e de empregos civis a grande maioria dessa massa não possuidora de cativos. Cf. Iraci del Nero da Costa. *Arraia-miúda. Um estudo sobre os não-proprietários de escravos no Brasil*. São Paulo: MGSP Editores, 1992. Já o trabalho de Elizabeth Kuznesof, intitulado *Household Economy and Urban Development. São Paulo, 1765 to 1836*, tratou de relacionar as mudanças na composição e dimensão da economia doméstica às mais amplas transformações na economia e sociedade de São Paulo no fim do século XVIII e começo do XIX. De acordo com a autora, a história da economia política na América Latina durante seu período de modernização revela diferenças importantes daquela da Inglaterra ou da Europa, principalmente nos quesitos de densidade populacional, uso da escravidão, experiência de fronteiras, importância da agricultura de exportação, predominância do capital estrangeiro, devagar desenvolvimento industrial e a persistência de economias de subsistência em algumas localidades no final do século XIX. Kuznesof destaca que São Paulo nada tinha de urbana à época da restauração e que a agricultura de subsistência dominava tanto no centro da cidade quanto nos seus entornos. Suas pesquisas indicaram que a passagem desse tipo de economia para economia doméstica mais organizada estava já completa a inícios do Oitocentos. “The attraction of a profitable market encouraged the development of complex agricultural establishments in the rural bairros, which likewise stimulated increased size and complexity in the wealthy rural household.”. Cf. Elizabeth Anne Kuznesof. *Household Economy and Urban Development. São Paulo, 1765 to 1836*. Boulder: Westview Press, 1986.

⁷⁸ Vera Lucia Amaral Ferlini. “Uma Capitania...” (*Op. Cit.*), p. 250.

1765 e 1802.⁷⁹ Seu objetivo consistiu, sobretudo, em analisar as medidas de fomento econômico na capitania, notadamente a sua produção açucareira, além de pesquisar a natureza da elite colonial de São Paulo e de que maneira ela estava relacionada com os cargos administrativos da capitania. Buscou verificar os “dilemas e conflitos da relação tanto intra-elite como entre ela e os agentes régios”, a fim de notar que “os governadores também tinham interesses próprios, não havia uma elite local homogênea” e, por conseguinte, relacionavam-se de maneira complexa, “na qual se imbricavam, repulsavam-se e articulavam-se”.⁸⁰

Em suma, avaliou que os governadores da capitania, se, em algumas circunstâncias, excederam seus poderes originais, por outro, “foi graças às suas diligências e à capacidade de associarem as resoluções régias aos desejos da elite local que a produção exportadora de São Paulo pôde formar-se e, finalmente, consolidar-se em fins do século XVIII e princípios do XIX”.⁸¹

Ao estudo dos conflitos na capitania restaurada dedicou-se também Ana Paula Medici, que, em 2010, apresentou, como tese de doutoramento, trabalho sobre o poder e os interesses mercantis em São Paulo.⁸² Medici estudou a estrutura política e administrativa paulista, à luz das mudanças sociais e econômicas a partir de 1765, levando em conta, ademais, as transformações que ocorreram a partir de 1808, com a vinda da família real, até o início da década de 1820. Para ela, o “estudo do exercício do poder na São Paulo colonial acabou por demonstrar a indissociável relação então estabelecida (...) entre a administração pública e os interesses mercantis de particulares radicados nesta porção do Império”.⁸³

Nessa mesma linha, Ricardo Felipe Di Carlo, em 2011, apresentou os resultados de sua pesquisa de mestrado, cujo propósito maior era o de relacionar o crescimento econômico paulista, a partir do governo do Morgado de Mateus, com a economia, população e distribuição da riqueza em Santos, o principal porto da capitania de São Paulo à época.⁸⁴ Para tanto, privilegiou o estudo da relação entre as medidas da Ilustração portuguesa, iniciadas em São Paulo com o governador em 1765, e o incremento econômico da capitania principalmente para a exportação do açúcar. De acordo com o historiador, o comércio açucareiro esteve diretamente ligado ao incremento das importações, via Santos, mas também ao aumento das

⁷⁹ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & Conflitos na São Paulo Restaurada: Formação e consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. São Paulo: FFLCH/ USP, 2007 (dissertação de Mestrado).

⁸⁰ *Ibidem*, pp. 16-17 (“Introdução”).

⁸¹ *Ibidem*, p. 231.

⁸² Ana Paula Medici. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2010 (dissertação de mestrado).

⁸³ *Ibidem*, p. 231.

⁸⁴ Ricardo Felipe Di Carlo. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. São Paulo: FFLCH/ USP, 2011 (dissertação de mestrado).

exportações a Portugal e, posteriormente, outras nações. Assim, “desenvolvia-se (...) a dinâmica do exportar e abastecer”.⁸⁵

No que se refere a Santos, mais recentemente, Gilvan Leite apresentou trabalho sobre o porto da vila e sua importância para a capitania de São Paulo.⁸⁶ Para ele, a vila de Santos cumpriu importante função nesse processo, já que esteve em relação direta com a vila e depois cidade de São Paulo, desde os tempos do início da colonização. A partir da segunda metade do século XVIII, “o aperfeiçoamento desta relação simbiótica efetivou-se com maior intensidade (...) porque São Paulo havia se tornado um importante centro econômico, detentor de vida própria”. Em linhas gerais, a restauração administrativa em 1765 e os efeitos do renascimento agrícola “trouxeram condições estruturais para que a vila de Santos se transformasse numa importante praça de comércio e seu porto adquirisse caráter estratégico”.⁸⁷

No que toca à relação entre o porto marítimo de Santos e a reorganização da economia da capitania a partir da restauração, explanaremos com maior detenção esse tema, fundamental para entender a inserção paulista nos circuitos mercantis atlânticos, mais adiante. Devemos, antes, compreender as medidas implementadas em São Paulo pelos governadores e seus resultados práticos na produção agrícola da capitania, para então analisarmos a importância do porto para sua vida econômica.

Outro importante estudo, recentemente defendido na Universidade de São Paulo, que abordou a história da capitania de São Paulo, foi o de Bruno Aidar. Seu escopo maior foi o de entender a relevância da fiscalidade colonial “enquanto locus privilegiado para a análise da construção e o desenvolvimento do poder regional na América portuguesa no longo século XVIII”. Para tanto, escolheu a capitania de São Paulo, que, se ainda apresentava menor desenvolvimento econômico – aqui entendido como menor inserção na economia exportadora colonial -, era marcada por vultuosos encargos militares. Sua pesquisa deteve-se tanto sobre a atuação da Coroa nas políticas direcionadas a São Paulo quanto sobre a formação de uma elite colonial propriamente paulista. Desse modo, enxergou no governo de D. José I a efetiva “construção de um paradigma absolutista no governo da América Portuguesa” e o governo do

⁸⁵ *Ibidem*, p. 248.

⁸⁶ 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)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017 (dissertação de mestrado).

⁸⁷ *Ibidem*, p. 17.

Morgado de Mateus como o marco divisório para a efetivação de políticas de natureza fiscal que, até então, não haviam sido propriamente sistematizadas.⁸⁸

Outras pesquisas, como o de Lorena Leite e Ronaldo Capel, enfocaram o estudo de governos específicos posteriores ao período do Morgado de Mateus. Leite analisou, em dissertação defendida em 2013, o período de 1775 a 1782, quando Martim Lopes Lobo de Saldanha foi capitão-general de São Paulo. Destacou sobretudo a questão geopolítica, tendo mostrado que uma de suas principais diretrizes de governo estava relacionada à questão na fronteira Sul, assim como sucedera a seu antecessor. Enalteceu, ademais, os litígios entre Saldanha e a elite local, que ainda se encontrava fragilizada pelas questões bélicas. Capel, por sua vez, deteve-se sobre os aspectos políticos e econômicos do governo de Bernardo José de Lorena, entre 1788 e 1797, período do qual trataremos mais adiante. Buscou discutir “a importância do calçamento do Caminho do Mar para a inserção de São Paulo no comércio ultramarino de maior vulto” e os possíveis motivos que levaram Bernardo José de Lorena a defender e empreender tal construção, a qual o eternizou.⁸⁹

*

A partir deste breve panorama, buscamos indicar as principais ideias que permearam os trabalhos sobre a capitania tanto na primeira metade do século XX – no âmbito do Instituto Histórico e Geográfico – quanto a partir dos anos 1950 – à luz das ideias advindas das reflexões propostas pela CEPAL. Procuramos, ademais, apontar a *renovação* desses estudos, notadamente a partir da década de 1980, e em maior volume a partir dos anos 2000, quando abundantes trabalhos surgiram e indicaram mudanças no estudo dos aspectos sociais e econômicos que se conformaram a partir de 1765

Na esteira desses renovados estudos, passaremos à discussão das políticas empreendidas pela Coroa em São Paulo, privilegiando as de caráter econômico e, em especial, a diversificação econômica que pôde ser observada na capitania. Nesse sentido, se, até meados do século, a capitania experimentara a diversificação de sua produção agrícola, tal fenômeno ocorrera em menor escala e graças ao comércio com a região mineira; a partir de 1765, tornou-se política metropolitana, necessária não só para o abastecimento da população local, mas também para o suprimento das tropas militares que se instalaram na capitania.

⁸⁸ Bruno Aidar Costa. *A vereda dos tratos. Fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. São Paulo: FFLCH/USP, 2012 (tese de doutorado).

⁸⁹ Cf. Lorena Leite. “*Déspota, Tirano e Arbitrário*”: *O Governo de Martim Lopes Lobo de Saldanha na Capitania de São Paulo (1775-1782)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2013 (dissertação de mestrado); Ronaldo Capel. *O Governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2015 (dissertação de mestrado).

Antes de desenvolvermos esse tema, entretanto, é fundamental que exponhamos as ideias que circulavam em Portugal e na América Portuguesa – a partir de meados do século XVIII – e que influenciaram a administração de São Paulo. Desse modo, poderemos compreender a conjuntura da colônia à época de implementação daquelas medidas.

1.2- A conjuntura colonial: ideias e políticas metropolitanas na América Portuguesa a partir do governo de D. José I

D. Luís da Cunha, emérito estadista português, iniciou sua carreira na magistratura, na posição de desembargador da Relação do Porto (1685) e da Casa da Suplicação (1688). Em 1695, seria enviado a Londres como embaixador português, onde permaneceria até 1712. Participou ativamente das negociações em Utrecht – no âmbito da guerra de sucessão espanhola – e desempenhou diversas atividades entre Inglaterra, Espanha, Holanda e França.

Sua extensa permanência no exterior rendeu-lhe

intenso contato com os meios científicos e artísticos e o levaram a participar das tentativas de renovação cultural lusitana fomentadas pelos “estrangeirados” e mesmo pela própria pessoa do rei. Como bem observou Jaime Cortesão soube D. João V pôr ao seu serviço “estrangeiros” e “estrangeirados”. Com os primeiros procurou adquirir e difundir no reino a cultura científica estrangeira e as técnicas do seu tempo (...) e dos outros valeu-se em questões de defesa diplomática, de administração e na solução de problemas portugueses no além-mar.⁹⁰

D. Luis da Cunha faria parte dessa categoria dos “estrangeirados”, aqueles que haviam tido educação no estrangeiro. Redigido entre 1747 e 1749, seu famoso *Testamento Político*⁹¹ elencava uma série de medidas para reforçar o poder real e o absolutismo português ao propor soluções para os problemas que assolavam o reino. Tornar-se-ia famoso o documento, ademais, por ter sido nele que o estadista sugeriu o nome de Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro conde de Oeiras e Marquês de Pombal, para uma das secretarias do reino.

Uma das “sangrias”⁹² que identificava no reino era o êxodo populacional para as Índias e para o Brasil. Segundo ele,

O Brasil não sangra menos a Portugal, porque sem embargo de já não ser livre a cada qual passar àquele Estado sem passaporte, conforme ouço

⁹⁰ Nanci Leonzo. “Introdução”. In: D. Luis da Cunha. *Testamento Político; ou, Carta escrito pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. José I antes do seu governo, o qual foi do Conselho dos Senhores D. Pedro II, e D. João V, e seu Embaixador às cortes de Viena, Haia, e de Paris, onde morreu em 1749*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976 [documento de 1747-1749], pp 14-15.

⁹¹ D. Luis da Cunha. *Testamento Político...* (Op. Cit.)

⁹² Quatro eram as sangrias que acometiam Portugal e seus domínios, segundo o estadista. A primeira relacionava-se ao número excessivo de pessoas que se envolviam na vida religiosa; a segunda tratava do êxodo populacional às Índias e Brasil; a terceira decorria da ação da Inquisição, tida por ele como instituição assaz negativa para o progresso lusitano; e a última decorria do desequilíbrio do comércio.

dizer, contudo furtivamente se embarcam os que ao cheiro das minas quem lá ir buscar sua vida. O modo de poder povoar aquelas imensas terras, de que tiramos tantas riquezas, sem despovoar Portugal, seria permitir que os estrangeiros com as suas famílias se fossem estabelecer em qualquer das suas capitânias que escolherem, sem examinar qual seja sua religião (...) de que se seguiria que lá se casariam e propagariam (...) antes vi que os ingleses tem mandado para seus estabelecimentos, na América, várias colônias de palatinado, e de melhor vontade iriam para o Brasil e cultivariam grande parte daquele vasto país, pois é certo que, depois do descobrimento das minas, tem diminuído a cultura dos açúcares e tabaco, e por consequência o número de navios que traziam aquele efeitos (...) ⁹³

Para que não se despovoasse a metrópole, D. Luis sugeriu que deveria a Coroa estimular a ocupação da colônia por estrangeiros. Interessa-nos, por ora, atentar à maneira pela qual se daria tal ocupação. Deveriam transferir-se ao Brasil a fim de cultivar suas terras; produzir gêneros agrícolas que pudessem não só manter-lhes alimentados, mas para que pudessem ser enviados a Portugal.

Pode-se depreender, tendo por base o documento, dois aspectos de sua sugestão. Se, por um lado, era evidente sua crítica ao encantamento dos contemporâneos com a descoberta das minas, o que incorria no exagerado fascínio com a ideia de fazer nova vida a partir do enriquecimento pelo ouro e minérios, também ficava clara sua preocupação no sentido de incrementar a produção de “açúcares e tabaco” que era destinada à metrópole.

Em seu argumento, encontra-se justamente a tônica do sistema colonial e o reforço da ideia de que o Brasil era fundamental para Portugal manter sua balança comercial superavitária em relação aos demais países europeus e, sobretudo, à Inglaterra. Como explicou Fernando Novais, a colonização “da época mercantilista, a ocupação e a valorização das novas áreas (...) se processam nos quadros do ‘Sistema Colonial’ que informa todo o movimento”⁹⁴. Por conseguinte, “as economias periféricas passam a ter papel essencial na dinâmica do desenvolvimento econômico, que a expansão da colonização passa a desenrolar-se balizada pelo arcabouço do Sistema Colonial do mercantilismo”. Dessa forma, davam lugar “à formação das estruturas econômicas típicas das áreas dependentes, as economias coloniais”. ⁹⁵

A ideia de que a exploração colonial se daria de maneira mais bem-sucedida se se privilegiasse a agricultura e o cultivo agrícola em detrimento da mineração era reiterada se analisarmos suas propostas para a criação de uma Companhia de Comércio portuguesa para a

⁹³ *Ibidem*, pp.74-75.

⁹⁴ Fernando A. Novais. “Colonização e Sistema Colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica”. In: *Idem. Aproximações. Estudos de História e historiografia*. São Paulo: Cosacnaify, 2005 [artigo de 1967], p. 27.

⁹⁵ *Ibidem*, p. 27.

África e as Índias. Em suas *Instruções*⁹⁶, sugerira que o monarca fizesse o exame das companhias que existiam na Inglaterra, França e Holanda, tendo indicado as utilidades que a constituição da Companhia lusitana originaria.

Seus escritos ao então príncipe D. José teriam decerto bastante importância quando, poucos anos depois, este tornou-se rei e assumiu o trono em 1750. No que se refere ao período, constantemente lembrado pelo protagonismo de Sebastião José de Carvalho, vale lembrar, conforme apontou Joaquim Romero Magalhães, que “a chamada política pombalina não nasce pronta e acabada desde que Sebastião José (...) foi nomeado secretário de Estado, em 2 de agosto de 1750 (...) Só poderá e deverá ser tido como responsável pelo conjunto de governo a partir de 6 de maio de 1756, quando passa a secretário de Estado do Reino”.⁹⁷ Reiteramos que, nesse trabalho, entendemos as políticas do secretário como representantes das políticas da própria Coroa, o que, em última instância, identifica as medidas do conde de Oeiras – futuro marquês de Pombal – com as medidas Josefinas (de D. José), uma vez que sem o aval real, não teriam validade alguma.⁹⁸

Sem dúvidas, as preocupações militares sobrelevavam a quaisquer outras.⁹⁹ Indicamos previamente a delicada situação em que se encontravam Portugal e seus domínios, no âmbito das disputas com os espanhóis pelos territórios americanos. No que concerne à defesa do sul da colônia, as medidas empreendidas por D. José e Pombal foram assaz diversas daquelas que haviam sido encabeçadas por D. João V e Alexandre de Gusmão. Como sintetizou Heloísa Bellotto, “o que havia sido razão para a extinção de São Paulo, ou seja, os espanhóis no Sul e a segurança das fronteiras do Oeste, o era agora para seu restabelecimento”. Nesse sentido, a Alexandre de Gusmão havia parecido “mais conveniente o estar todo o Sul sob um só comando e o Oeste, pelas razões do *uti possidetis*, ter governo separado. Já Pombal optara por instalar governador em São Paulo, encarregando-o da militarização da capitania”. São Paulo

⁹⁶ D. Luis da Cunha; Abílio Diniz Silva [ed. lit]. *Instruções políticas*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001 [texto do século XVIII], p. 162.

⁹⁷ Joaquim Romero Magalhães. “Sebastião José de Carvalho e Melo e a economia do Brasil”. In: *Labirintos Brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2011, p. 173.

⁹⁸ Segundo Francisco José Calazan Falcon, “a alusão a uma suposta ‘Época Pombalina’ situada no Setecentos português, entre 1750 e 1777, contém alguns aspectos contraditórios ao fazer crer na realidade história de um período dominado totalmente pelo pensamento e ação de um único homem (...) O fato é que tal noção não passa de uma construção historiográfica ao mesmo tempo útil e enganosa (...) Fica de pé tão somente a velha discussão a respeito das relações entre Pombal e d. José I; ou seja, a natureza precisa da influência das ideias e das decisões do ‘poderoso ministro’ no conjunto das ideias e práticas do reinado de d. José I”. Francisco José Calazans Falcon. “Antigos e novos estudos sobre a ‘Época Pombalina’”. In: Francisco Falcon e Claudia Rodrigues (org.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2015, pp. 7-25.

⁹⁹ Joaquim Romero Magalhães. *Op. Cit.*, p. 183.

faria frente, portanto, “à belicosidade no Sul e não só defenderia as fronteiras do Oeste, como poderia ali estender os domínios portugueses”.¹⁰⁰

Nesse contexto, fica melhor elucidada a transferência da sede administrativa para o Rio de Janeiro em 1763, como já apontamos, e a decisão de restaurar São Paulo. Kenneth Maxwell apontou o fato de Sebastião José ter-se envolvido no “xadrez complexo da diplomacia do século XVIII, jogando em vários tabuleiros ao mesmo tempo”.¹⁰¹ Na verdade, era imprescindível que os portugueses conseguissem que os britânicos os apoiassem em suas ambições no sul da América, especialmente no que se referia à defesa da fronteira do rio da Prata.

Também nessa região, a da fronteira sul do Brasil, foi de importância indiscutível a campanha empreendida pelo secretário de Estado do Reino contra os jesuítas – que se deu de igual maneira na região norte da colônia.¹⁰² Desse modo, a partir da década de 1760, criava-se novo sistema de ensino público, visando a substituir aquele que fora estabelecido pelos jesuítas, fadados ao confisco de seus bens e à expulsão das terras do Império Português.¹⁰³ Buscava-se, de um lado, combater a ignorância e, de outro, suprir os erros que durante dois séculos a pedagogia jesuítica havia incutido na mentalidade portuguesa.¹⁰⁴

Estamos diante, então, de um verdadeiro período de reformas, no qual foi afirmada a autoridade do Estado nos assuntos de religião e administração da Igreja, além do fortalecimento do Estado frente à cobrança de impostos e à capacidade militar. O aparelho de segurança foi melhorado e, curiosamente, o crime de lesa-majestade foi redefinido, passando a incluir os ataques aos ministros Reais.¹⁰⁵

No que toca especificamente às políticas coloniais, duas importantes medidas devem ser lembradas: a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755) e a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1756). Enquanto a primeira representava a busca pelo desenvolvimento de uma região periférica e subpovoada, a segunda

¹⁰⁰ Heloisa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 44.

¹⁰¹ Kenneth Maxwell. *O Marquês de Pombal*. Queluz de Baixo: Editorial Presença, 2004 [1ª edição traduzida de 2001 e original de 1995], p. 142.

¹⁰² *Ibidem*, p. 112.

¹⁰³ No final do século XVII, a Ordem dos jesuítas já se tornara uma das maiores proprietárias de terras, bem como detentora de privilégios e mão de obra no ultramar. Cf. Márcia Amantino e Marieta Pinheiro de Carvalho. “Pombal, a riqueza dos jesuítas e a expulsão”. In: Francisco Falcon e Claudia Rodrigues (org.). *Op. Cit.*, pp. 59-91. “A situação ficava ainda mais confortável para os religiosos porque controlavam também a mão de obra indígena e possuíam milhares de escravos negros espalhados por diferentes regiões de seu vasto império. Além de tudo isso, contavam com uma série de prerrogativas que os isentavam de pagar as taxas alfandegárias na comercialização de seus produtos” (p. 69).

¹⁰⁴ João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e a sua época*. São Paulo: Alameda, 2004. [1ª edição de 1909], p. 295.

¹⁰⁵ Kenneth Maxwell. *Op. Cit.*, p. 112.

visava ao estímulo da produção açucareira e à diversificação agrícola –notadamente à produção de algodão e tabaco. O exclusivo metropolitano – a política monopolista –, pilar do Antigo Sistema Colonial aparecia, assim, no centro das políticas empreendidas pela Coroa e por Sebastião Carvalho em meados do século XVIII. Evidencia-se, portanto, a preocupação com a produção de gêneros exportáveis pela colônia, tão necessária para garantir a prosperidade de Portugal.

A esse respeito, para Antonio Carlos Jucá de Sampaio, “não deixa de ser curioso que Pombal não tenha criado companhias monopolistas para as duas principais regiões da América portuguesa, Bahia e Rio de Janeiro”. Também segundo ele, “por estas regiões, de fato, Pombal acaba por adotar uma política oposta: em 1765 aboliu o sistema de frotas para as duas regiões (...) e diminuiu as taxas de frete, visando estimular a frota mercante”. Em suma, Jucá de Sampaio sugeriu que essas medidas pareceram indicar que, na visão pombalina, “tais regiões prescindiam de companhias, dado o grande poder econômico de suas respectivas elites mercantis”.¹⁰⁶

As medidas foram positivas na medida que, se tomarmos a região do Grão-Pará e Maranhão, houve notável crescimento das denominadas drogas do sertão, além de produtos agrícolas, como o tabaco, feijão, arroz, café, cacau, e, no Maranhão, o algodão, que passou a ser exportado à metrópole e reexportado para outras nações europeias.¹⁰⁷

Em relação a São Paulo, Morgado de Mateus resumiu as instruções que recebera do secretário de Estado do Reino em três pontos principais: o garantimento das fronteiras, a povoação de maneira que pudessem consolidar a defesa e o uso das minas e riquezas que pudessem vir a ser descobertas no continente.¹⁰⁸

Se as preocupações do período Josefino foram majoritariamente de teor militar e econômico, soa prudente afirmarmos que nas duas esferas estavam contidos impasses relacionados à América Portuguesa. Isto posto, exploremos melhor a questão da relação entre Portugal, a metrópole, e o Brasil, sua colônia.

A respeito do caso do navio inglês Argyle, apreendido no Rio de Janeiro em 1772, Rodrigo Ricupero ressaltou que, para justificar a confisco, o ministro Sebastião José procurou mostrar o caráter mais geral do mecanismo do *exclusivo metropolitano*, já que “sendo sempre da mesma natureza intrínseca das colônias ultramarinas de todas as nações não haver nelas

¹⁰⁶ Antonio Carlos Jucá de Sampaio. “A economia do Império Português no período pombalino”. In: Francisco Falcon e Claudia Rodrigues (org.). *Op. Cit.*, p. 44.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 45.

¹⁰⁸ Américo Brasiliense Antunes de Moura. “Governo do Morgado de Mateus no Vicereinado do Conde da Cunha: São Paulo Restaurado”. São Paulo: *Revista do Arquivo Municipal*, no. 52, 1938, pp. 9-155 apud Kenneth Maxwell. *Op. Cit.*, p. 145.

navegação e comércio senão com as suas respectivas metrópoles”.¹⁰⁹ Segundo ele, “para Pombal, o caso da apreensão do navio em si era secundário, mais importante era aproveitar a ocasião para defender o exclusivo português e, assim, excluir ‘os ingleses e franceses dos portos do Brasil, que já se iam acostumando a tomar por escala de sua navegação da Índia’”.¹¹⁰ Estava em voga, assim, a defesa da natureza do próprio sistema colonial, problemática que perpassou todo o governo de D. José na segunda metade do século XVIII.

Em referência ao mesmo episódio, Pablo Oller apontou que o ministro português, “em nota entregue em mãos ao britânico (...) buscava comprovar que o princípio do exclusivo comercial coadunava-se com a relação paradigmática e absoluta entre a metrópole e suas conquistas”.¹¹¹ Essa máxima foi por ele reiterada quatro anos mais tarde ao embaixador da França “com palavras idênticas”, ao expor essa “lei geral”. Vejamos:

Primeira, que as mesmas Colônias devem estar debaixo da imediata dependência e debaixo da imediata proteção dos seus Fundadores;

Segunda, que o Comércio e a Agricultura delas devem ser exclusivos a favor dos mesmos Fundadores;

Terceira, que os úteis produtos da Agricultura, do Comércio e da Navegação das mesmas Colônias pertencem por isso privativamente aos mesmos Fundadores;

Quarta, que nas mesmas Colônias se não poderia verificar aquela utilidade, que faz o essencial objeto dos Reinos e Estados que as estabeleceram, desde que elas uma vez tivessem o necessário para subsistirem per si sem a dependência da Metrópole, ou Cidade Capital, a que são pertencentes;

Quinta, que, quando as mesmas Colônias entretêm algum Comércio com Estrangeiros, ou Consomem Mercadorias Estrangeiras, tudo o que importa esse Comércio clandestino e essas Mercadorias introduzidas é um verdadeiro furto que se faz à respectiva Metrópole; e é um furto punível pelas Leis dos respectivos Soberanos a quem tocam as mesmas Colônias;

Sexta, que na Certeza de tudo o referido não atentaram contra a liberdade do Comércio as Potências que o restringiram, ou fizeram exclusivo nas referidas Colônias, a benefício dos seus próprios Vassalos: E que todo o Governo que pela sua indiferença tolera nos seus Portos as Contravenções daqueles cinco Primeiros e essenciais Princípios da Instituição das Colônias pratica uma política destrutiva do Comércio e da Riqueza da sua Nação.¹¹²

¹⁰⁹ Rodrigo Ricupero. *O estabelecimento do exclusivo comercial...* (Op. Cit.), pp. 5-6.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 5.

¹¹¹ Pablo Oller Mont Serrath. *O Império Português no Atlântico. Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2013 (tese de doutorado), p. 134.

¹¹² Marquês de Pombal. ‘Demonstração da impossibilidade moral que obsta aos Navios Estrangeiros de todas as Nações (ainda que sejam amigas e aliadas) para serem recebidos nos portos dos domínios ultramarinos de Portugal [...]’. 1772. Biblioteca Nacional de Portugal, Reservados, Coleção Pombalina, Cód. 637, fls. 52-58, e

Na prática, estavam delineados os institutos que deveriam reger a relação entre metrópole e colônia no âmbito do sistema colonial.¹¹³ A propósito, no verbete da famosa Enciclopédia francesa editada por Diderot e D’Alambert (1753), François Véron de Forbonnais conceituava o que se deveria entender por colônia àquela época.¹¹⁴ Partindo-se da ideia de que “as colônias tinham sido estabelecidas ‘para utilidade da metrópole’ e que, conseqüentemente, seu comércio deveria ser ‘exclusivo dos [seus] fundadores’”, seria viável considerar-se que, “no caso de comércio com estrangeiros ou de consumo de mercadorias estrangeiras, ‘a soma total desse comércio e dessas mercadorias [seria] um roubo feito à metrópole’”. A utilidade das colônias, neste sentido, dar-se-ia a partir do consumo de produtos agrícolas e manufaturados advindos de Portugal, bem como “com o fornecimento dos gêneros e matérias-primas que não poderiam ser obtidos na própria metrópole e com os excedentes deste comércio que, por sua vez, poderiam ser reexportados para outros países.”¹¹⁵

Aspecto importante dessa política, segundo Mont Serrath, era a restrição às manufaturas, visto que deveriam as colônias depender da metrópole nesse quesito. Exemplo claro dessa política pode ser encontrado na carta enviada, pelo conde de Oeiras, ainda em 1765, ao Morgado de Mateus, que manifestara interesse em estabelecer uma fábrica de tecidos na capitania de São Paulo. O ministro, sobre essa matéria, retrucou-lhe que

o mesmo Senhor manda participar a Vossa Senhoria, que será melhor suspender esta, e as mais manufaturas, e promover a Lavoura, porque a Política de todas as Nações tem estabelecido receber das Colônias Ultramarinas os Frutos, e Materiais Crus, assim como as Terras os produzem para serem Lavrados, e dirigidos na Europa, e se Remeterem depois dela as Manufaturas; por cujo princípio se deve Vossa Senhoria aplicar a promover com grande força a lavoura do Algodão para ser aqui transportado em Rama.”¹¹⁶

Compreendermos, nesse contexto, as políticas econômicas portuguesas é tarefa fundamental para melhor analisarmos a dinâmica econômica entre metrópole e colônia. Até então, buscamos ressaltar que os mecanismos do sistema colonial, ora consolidados, vinham

Cód. 638, fls. 220-227v. apud Pablo Oller Mont Serrath. *O Império Português no Atlântico...* (Op. Cit.), pp. 134-135.

¹¹³ Cf: Fernando Novais. Portugal e Brasil... (Op. Cit.); Pablo Oller Mont Serrath. O Império Português... (Op. Cit.); Rodrigo Ricupero. O estabelecimento... (Op. Cit.).

¹¹⁴ Denis Diderot & Jean le Rond d'Alembert (eds.). *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, etc.* [1751-1772]. University of Chicago: ARTFL Encyclopédie Project (Spring 2013 Edition), Robert Morrissey (ed), THhttp://encyclopedia.uchicago.edu/HT, “Colonie”, vol. 3.

¹¹⁵ Rodrigo Ricupero. O estabelecimento... (Op. Cit.), p. 4.

¹¹⁶ “Carta do conde de Oeiras a d. Luís Antonio de Souza informando que fez presente ao rei o fato de estar principiando em Santos uma fábrica de algodão, ao que ordena que a suspenda, deixando para as colônias ultramarinas só a promoção das lavouras”. In *Arquivo do Estado de São Paulo*, Avisos-Cartas Régias (1765-1777) – C00420, livro 169.

sendo fortemente valorados na política josefina/pombalina. Qual o fator determinante de toda essa *conjuntura* –econômica- *colonial* a partir de 1750?

A resposta que sugerimos é alicerçada a um indispensável conceito: o de diversificação econômica. Expliquemos o porquê.

Caio Prado Jr., em 1945, apontava a existência de importante fenômeno importante que tomava forma na América Portuguesa, a partir de meados do século XVIII. De acordo com ele, o “renascimento agrícola” em curso era relacionado com a conjuntura europeia de guerras e “a neutralidade portuguesa se estendia sobre o Brasil e seu comércio. Podia ele, em paz, desenvolver suas riquezas e vender sem empecilho seus produtos”.¹¹⁷ Além disso, o algodão despontou como gênero de primeira necessidade no mercado europeu, graças à Revolução Industrial. Os progressos técnicos permitiram que seu aproveitamento fosse quase ilimitado, de modo que o Brasil faria parte desse “surto” no comércio algodoeiro. Prado Jr. indicou também o incremento da cultura de arroz, do e do café, que começaria, à época, a ser cultivado em larga escala.¹¹⁸

Em síntese, “esse renascimento agrícola da colônia se faz em contraste frisante com as regiões mineradoras, cujo declínio se torna cada vez mais acentuado. Elas se voltam, aliás, na medida do possível, para as atividades rurais”. Esse contraste, que opunha a decadência da mineração e o progresso das atividades rurais, refletiu-se nas discussões da época; e era nelas “sensível o prestígio da agricultura, e crescente descrença na mineração. O balanço entre ambos é quase unânime em favor da primeira. Somente dela esperavam-se resultados sérios e um futuro promissor. O país acordara finalmente do seu longo sonho de metais e pedras preciosas...”¹¹⁹

A respeito da decadência da mineração, desde o início da década de 1760 a metrópole vinha se preocupando com a diminuição do volume exportado. Virgílio Noya Pinto apontou que desde de 1745 a produção apresentava sintomas de redução, mas no quinquênio de 1755-59 a mineração de Goiás passou a declinar, de forma que entre 1760-64 delineou-se a primeira violenta inflexão na produção da colônia, que seguiu nos cinco anos seguintes.¹²⁰ Em consequência, observou-se já em 1762 a contração das importações portuguesas sobre a

¹¹⁷ Caio Prado Jr. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2014 [1ª edição, 1945], p. 80.

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 84.

¹¹⁹ *Ibidem*, pp 84-85.

¹²⁰ Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979 [1ª edição, 1929], pp. 321-322.

Inglaterra, o que pôde ser sentido pelo Banco da Inglaterra, cuja reserva passou de 4 bilhões de libras em 1756 para 367 milhões de libras em 1763.¹²¹

O gráfico 1 evidencia a notável queda em valores monetários da exportação do ouro a partir de 1760, fato que corrobora a sugestão de Noya Pinto. Se naquele ano, o valor exportado girou em torno de 2,4 milhões de libras esterlinas, por volta de 1776 o montante calculado não ultrapassou 1 milhão, redução na casa dos 60%.

Gráfico 1 - Comércio Exterior do Brasil (1650-1820)

Fonte: Roberto C. Simonsen. *História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978 [1ª edição de 1937], p. 383. Apud José Jobson Andrade Arruda. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980, p. 609.

Vale notar, ademais, que a exportação do açúcar foi sempre superior, em valores monetários, à do ouro, mesmo no momento de maior remessa aurífera computado no gráfico. A curva do ouro evidencia, portanto, o movimento ascendente da mineração na primeira metade do século e sua decadência, notadamente a partir da década de 1760, quando da “primeira grande inflexão” na produção colonial, apontada por Noya Pinto.

Nesse sentido, também o segundo gráfico revela o mesmo fenômeno, mas permite também constatar que as remessas do ouro brasileiro sempre foram, em muito maior número, destinadas aos particulares do que à Coroa, que teve sua fonte de renda extremamente prejudicada notadamente a partir do referido período. Em termos comparativos, observa-se cerca de 12 toneladas de ouro destinados ao rei no ano de 1740, em contraposição a apenas cerca de 2 toneladas por volta de 1765.

¹²¹ *Ibidem*, p. 322.

Nessa perspectiva, os melhores anos para Portugal estariam compreendidos entre o final da década de 1730 e meados da década de 1750. Deve-se levar em conta, todavia, que, pelo menos até 1765, as remessas a particulares por meio das frotas ainda eram consideravelmente altas, ultrapassando, de modo geral, 15 toneladas. Pode-se depreender, então, ainda com base na proposição de Noya Pinto, que os particulares sentiram a baixa nas exportações do ouro praticamente imediatamente depois do período da primeira grande inflexão.

Gráfico 2 – Ouro brasileiro chegado a Lisboa através das frotas (1697-1780)

Fonte: Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*. São Paulo: Brasiliense, 1979 [1ª edição de 1972], p. 253.

Apesar disso, alguns trabalhos mais recentes, como o de Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha e Rita Martins de Sousa buscaram outras fontes para estudar o declínio do período minerador no Brasil. Suas pesquisas foram embasadas pela documentação contida nos Livros de Manifestos do 1%, taxa que era imposta ad valorem sobre todas as remessas de ouro chegadas a Portugal pela via oficial.¹²²

Suas conclusões indicaram que, em síntese, “houve condições para a progressão constante do stock até meados da década de 1780. Quanto à conjuntura pombalina, insere-se no período ascendente, sendo, no entanto, visível uma curta estagnação entre 1755”. Ainda segundo as historiadoras, nos doze anos restantes do governo de Sebastião José de Carvalho e Melo, “a acumulação do stock continuou num ritmo idêntico ao do reinado de D. João V. Nas

¹²² Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha e Rita Martins de Sousa. *O Ouro do Brasil*. Lisboa: Editora Nacional-Casa da Moeda, 2013.

duas décadas finais até 1807, tanto a tendência como as características desse stock alteraram-se e esta é a conclusão mais significativa da análise da série” Depois de 1784, portanto, devido a uma taxa de inflação de 2,5% anual, a depreciação do stock foi notória, tendo sido em 1807 equiparável a meados de 1740.¹²³

Gráfico 3- Remessas comparadas de ouro em contos (média anual por década)

Fonte: Manifestos – até 1736, P. Lopes. *Minas Gerais Setecentista: Uma Sociedade Aurífera*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2001 (dissertação de mestrado). Depois de 1736, ACML, Livros de Manifestos, manifestos avulsos, e AHU Livros das Frotas do Grão-Pará; *Gazetas holandesas* – M. Morineau, *Incroyables Gazettes et Fabuleux Métaux*. Paris-Cambridge: Maison de Sciences de l’Homme-Cambridge University Press, 1985, pp. 135-137 e 194-195; Correspondência consular – V. N. Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979, pp. 248-253; *Gazetas de Lisboa*- P. Lopes. *Minas Gerais...*, p. 13 (anexo 2, “Remessas anuais de ouro”). In: Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha e Rita Martins de Sousa. *O Ouro do Brasil*. Lisboa: Editora Nacional-Casa da Moeda, 2013.

Os dados do gráfico 3 refletem esse fenômeno na medida em que, segundo os cálculos das autoras, no decênio 1770-1779, as remessas de ouro somaram cerca de 2800 contos, quantia relativamente abaixo das anteriores, mas ainda muito superior à verificada na década seguinte, na qual as remessas não chegaram nem à metade, tomando por base as *Gazetas Holandesas*. Se as fontes forem os *Manifestos*, o número decai ainda mais e o valor não chega nem aos 30%, de modo que estaria aí localizada o verdadeiro início da crise do ouro.

No que tange àquela proposição de o quinquênio 1760-1765 ser o período da primeira inflexão aurífera, podemos ponderar porquanto os mesmos dados coletados e trazidos no gráfico 3 permitem que se note diminuição por volta de 30% na década de 1760 em relação à anterior, o que valida a hipótese. Se é verdade que houve nítida diminuição no referido período, é também válida a proposição de que apenas a partir das duas décadas finais do

¹²³ *Ibidem*, p. 184.

século houve exacerbada queda nas quantias exportadas de ouro. Desse modo, parece claro que as duas teses, a de Noya Pinto e a de Freire Costa, Manuela Rocha e Martins de Sousa, não são contraditórias. Pelo contrário, elas são complementares.

De qualquer maneira, discutir-se quando efetivamente se deu o declínio da mineração e quando foi sentido pela Coroa Portuguesa fugiria de nosso escopo. Se o “renascimento agrícola” teve ou não direta relação com tal crise é tema menos importante do que o fato de sua própria existência enquanto fenômeno resultante das políticas metropolitanas no âmbito do sistema colonial. Aliás, em suas conclusões, as mesmas autoras apontaram a existência de um programa de fomento relacionado a “incentivos ao investimento nas áreas consideradas básicas à afirmação da reputação econômica do Estado e do reino, dentro do elenco programático mercantilista”.¹²⁴ Em outras palavras, tendo estado mais diretamente relacionada ou menos, a diversificação agrícola foi realidade concreta nos domínios portugueses a partir das décadas finais do Setecentos.

Levando em consideração essas informações, devemos compreender qual a diferença entre a já consolidada ideia de “renascimento agrícola”, em voga já na década de 1940, e a diversificação econômica, conceito aprofundado por José Jobson Arruda.

O historiador, antes de mais nada, chamou atenção ao fato de que o período compreendido entre 1780 e 1830 constituiu-se o “elo perdido” da história econômica e social brasileira.¹²⁵ Teria sido ofuscado, em sua perspectiva, pela “história vitoriosa do ouro e do café”, de modo que a “produção de subsistência, a história do abastecimento, a trajetória da economia mercantil de subsistência, a força da diversificação econômica”¹²⁶, que seriam as marcas do período em voga, teriam sido relegados a segundo plano e mal estudados, mesmo consistindo nos conceitos a partir dos quais poderíamos compreender “a emergência de um patamar mínimo de integração no mercado mundial [e] um mínimo de articulação interna entre as diferentes regiões e zonas produtivas brasileiras”.¹²⁷

Na busca pela compreensão mais detida sobre o problema por ele mesmo apontado, Arruda propôs que o sistema colonial, na verdade, foi sendo modificado e ressignificado, de alguma maneira, desde sua constituição inicial no século XVII. Segundo ele, “o sistema colonial, na forma que nascera nos meados do século XVI, apresenta-se deformado. Em sua fase inicial, entre o terço final do século XVI e a primeira metade do século XVII, os

¹²⁴ *Ibidem*, p. 185.

¹²⁵ Jose Jobson Arruda. “O Elo Perdido. A economia brasileira entre 1780 e 1830”. In: *Regaste: revista de cultura*. Campinas: Área de publicações CMU/Unicamp, n. 7, 1997.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 100.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 100.

portugueses monopolizavam a produção do açúcar: vigia o monopólio, a monocultura e a escravidão”¹²⁸.

De acordo com sua teoria, após a crise do século XVII, todavia, a expulsão dos holandeses do Brasil e sua instalação nas ilhas do Caribe determinou o rompimento do monopólio da produção, o que deu início à intensa competição entre as metrópoles açucareiras e suas colônias. O sistema produtivo açucareiro, por conseguinte, expandiu-se, enquanto o consumo cresceu e os preços baixaram. As colônias, por sua vez, tenderam a transformar-se em mercados consumidores de produtos metropolitanos. Esse conjunto de mudanças, segundo Arruda, levou Peter Emmer a propor a emergência de um segundo sistema Atlântico, naquele momento sob a liderança de ingleses, holandeses e franceses.¹²⁹

Levando em conta a busca portuguesa pela industrialização no reino e o fato de que, na viragem do século XVIII para o XIX, 42,7% das exportações ultramarinas advinham da remessa de produtos manufaturados¹³⁰, Arruda reiterou a importância que a colônia tinha para a metrópole, refutando os argumentos de Jorge de Macedo, que afirmara que o processo de industrialização portuguesa não se concretizara, entre outros motivos, graças à concorrência inglesa.¹³¹ Nesse sentido, o crescimento do comércio colonial era vital para a política encabeçada por D. José e o marquês de Pombal. Justamente para que fosse possível o incremento do setor manufatureiro-industrial, é que despontou essa nova relação entre metrópole e colônia, que, como já expusemos, vinha sendo reiterada no âmbito do século XVIII.

Dessa maneira, conformou-se o “novo enlace que une a metrópole à colônia, um novo arranjo do antigo sistema colonial, no qual, sem abrir mão do princípio do monopólio, a metrópole estabelece um novo padrão de relacionamento bilateral”. Nesse novo momento, “as colônias tornam-se mercados consumidores dos produtos industrializados metropolitanos e

¹²⁸ *Idem*. “À época dos vice-reis fluminenses: o novo padrão de colonização, diversificação e integração econômica”. In: Aline Montenegro Magalhães; Rafael Zamorano Bezerra (org.) *Os vice-reis no Rio de Janeiro. 250 anos*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015, p. 214.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 214.

¹³⁰ *Idem*. “Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII”. In: *Revista USP*, n. 46. São Paulo, p. 76.

¹³¹ Segundo o historiador, “Se entre 1796 e 1806 os produtos manufaturados respondiam por 35,6% das exportações portuguesas para o Brasil, logo após a abertura dos portos, entre 1816 e 1822, desceram a 21,6%, finalizando o período de 1825 a 1831 em 16,8%.” Cf: *Ibidem*, p. 76. Para Jorge Borges de Macedo, a decadência da indústria portuguesa no século XVIII advinha, além da concorrência inglesa, da obtenção em larga escala do ouro brasileiro, o que teria feito com que Portugal parasse de se preocupar com o desenvolvimento de outras formas de pagar suas dívidas com a Inglaterra. Para a discussão sobre a decadência da indústria portuguesa, cf: João Lúcio de Azevedo. *Épocas de Portugal Econômico*. Lisboa: Livraria Clássica, 1929; Jorge Borges de Macedo. *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*. Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, 1963; José Jobson de Andrade Arruda. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008; Sandro Sideri. *Comércio e poder: colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*. Lisboa, trad. Port., Ed. Cosmos, 1970.

forneecedores de matérias-primas e alimentos, declinando gradativamente a primazia dos produtos ditos tropicais”. Estava-se muito distante, portanto, daquele clássico modelo colonizador que fora “arquitetado nos séculos XVI e XVII, nos quadros da política mercantilista e do capitalismo comercial, no qual as colônias eram centros fornecedores de produtos exóticos de grande aceitação internacional e consumidores de produtos reexportados pelos comerciantes do Reino”.¹³²

Esse “novo padrão de colonização” não rompeu com o antigo sistema colonial, mas, ao contrário, fortaleceu os liames entre a metrópole e a colônia. Ele é uma política de Estado, não uma criação espontânea, que está inserida no quadro de recomposição do poder monárquico, via reestruturação do papel Estatal.¹³³ As iniciativas oficiais visando à promoção da diversificação agrícola brasileira foram numerosas e, segundo Arruda, causaram verdadeiro boom das exportações após 1780. Nesse momento, teve início a cultura do café, cacau, algodão e arroz, para além do anil, cochonilha e cânhamo. Arruda apontou o caso do arroz, que seria emblemático, por ter sido “isento de todos os direitos por 10 anos, desde que produzido para o mercado português”, de maneira que “já em 1781 tornara possível dispensar as importações das nações estrangeiras, pois o império se tornara autossuficiente”.¹³⁴

O novo padrão colonizador, portanto, teve como maior traço a diversificação econômica na colônia, que não era só a diversificação da produção agrícola, mas também a diversificação das importações.¹³⁵ Resumidamente, “Pombal, que sabidamente alimentava uma verdadeira ojeriza pelas minas, consideradas ‘riquezas fictícias’, fez do estímulo à agricultura um dos sustentáculos de sua administração”. Os efeitos dessas políticas “não se fizeram esperar, manifestando-se na diversificação agrícola do espaço econômico colonial, com resultados surpreendentes no Brasil”.¹³⁶

Em suma, os muitos produtos para a reexportação do Reino, além dos alimentos para a população metropolitana e as matérias-primas para as manufaturas enlaçaram indústria e agricultura e transformaram “a caminhada rumo à industrialização numa realidade nada

¹³² *Ibidem*, p. 77.

¹³³ *Idem*. “A época dos vice-reis fluminenses...” (*Op. Cit.*), p. 217.

¹³⁴ *Ibidem*, p. 222.

¹³⁵ “As importações de produtos das fábricas portuguesas realizada pela colônia brasileira entre 1796 e 1821 são a prova mais consistente de que as fábricas portuguesas não eram mera fantasia, como querem alguns historiadores portugueses, e que, mantendo-se o ritmo do crescimento alcançado, poderia transformar-se num processo irreversível de industrialização” Cf. *Idem*. “O algodão brasileiro na época da Revolução Industrial”. In: *América Latina en la História Económica*, ano 23, volume 2. Cidade do México, 2016, p. 182.

¹³⁶ *Idem*. “Decadência ou crise...” (*Op. Cit.*), p. 69.

virtual. O fomento agrícola no Brasil nutriu as fábricas portuguesas, criando-se uma simbiose entre os dois espaços econômicos separados pelo oceano”.¹³⁷

Aliada a essa política, a criação das companhias de comércio, já apontada previamente, completava o quadro da política econômica portuguesa na segunda metade do século, ao contribuir para a união dos espaços agrícola e industrial e para a criação de uma política integrada de incremento econômico.

O gráfico abaixo traz os produtos brasileiros exportados a outras nações europeias via Portugal e corrobora a ideia de que, para além de servir às manufaturas e ao consumo dos habitantes da metrópole, muitos gêneros advindos da colônia contribuíram para que Portugal, em sua balança comercial com a Europa, obtivesse saldos positivos.¹³⁸

Gráfico 4 – Representação absoluta dos principais produtos brasileiros exportados para a França (Mil Réis)

Fonte: Balança Geral do Commercio do Reyno de Portugal com os seus Domínios e Nações Estrangeiras, 1796-1811, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e Instituto Nacional de Estatística (Lisboa). In: José Jobson de Andrade Arruda. “O algodão brasileiro....” (*Op. Cit.*), p. 195.

Nesse mesmo sentido, o gráfico 1 remete a outra informação que corrobora a nossa hipótese. A partir da década de 1760, e, principalmente, a partir de 1780, é notável a diferença entre o montante resultante da soma entre os valores exportados de ouro e açúcar e o valor total exportado, muito superior. Nessa diferença, portanto, estariam incluídos todos os outros

¹³⁷ *Ibidem*, p. 69.

¹³⁸ A esse respeito, vale notar que em no quinquênio 1790-1795, pela primeira vez no século, o país lusitano teve superávit na balança comercial com a Inglaterra. Era o impacto da diversificação agrícola, que aprovisionava Portugal, sustentava o desenvolvimento de sua indústria têxtil e produzia excedentes reexportáveis, sobretudo de algodão, matéria-prima fundamental em tempos de Revolução Industrial. Cf: José Jobson Arruda. *Uma colônia entre dois impérios. A abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.

gêneros exportados, ratificando a diversificação produtiva na colônia. A título de exemplo, tomemos o ano de 1790. Os valores exportados de ouro foram, aproximadamente, da ordem de 600 mil libras esterlinas, enquanto, os de açúcar giraram em torno de 1,4 milhão mil libras. Somando os dois valores, obtemos 2,3 milhões de libras, cifra inferior aos 3,2 milhões exportados, de acordo com o gráfico. Os diversos gêneros seriam, por conseguinte, responsáveis por 900 mil libras esterlinas naquele ano.

Se essa maior integração entre a metrópole e a colônia, que reforçava os laços do sistema colonial e consolidou-se a partir do reinado de D. José e o consulado pombalino, ela também se manteve com D. Maria I até, pelo menos, 1808. Nos discursos de políticos e estudiosos de época, podemos encontrar sugestões e proposições para a administração e economia da colônia que mantinham o mesmo tom.

Dom Rodrigo de Souza Coutinho, ministro de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos e afilhado de Sebastião José de Carvalho e Melo, nos anos finais do século XVIII, propunha que a “grandeza do augusto trono” lusitano consistia em seus vastos domínios na América e que os localizados em solo europeu nada formavam senão “a capital e o centro das suas vasta possessões”.¹³⁹ Segundo ele,

Portugal, reduzido a si só, seria dentro de um breve período uma província de Espanha (...) com uma extensão territorial na Europa três vezes menor, com possessões muito inferiores às nossas, pôde a República das Províncias Unidas ter o maior peso na balança política da Europa, e figurar como a segunda entre as potências marítimas. A feliz posição de Portugal na Europa, que serve de centro ao comércio do Norte e Meio-dia do mesmo continente (...) faz que este enlace dos domínios ultramarinos portugueses com a sua metrópole seja tão natural, quanto pouco o era o de outras colônias que se separaram de sua mãe-pátria; e talvez sem o feliz nexu que une os nossos estabelecimentos.¹⁴⁰

Ao apontar as vantagens desse “feliz nexu” para a colônia, indicou que, se lhes faltasse a sua “mãe pátria”, não mais poderiam reconhecer e sentir “os felizes efeitos da reunião de um só todo composto de partes tão diferentes que separadas jamais poderiam ser igualmente felizes, pois (...) cada domínio ultramarino sentiria a falta das vantagens que lhe resultam de receber o melhor depósito para todos os seus gêneros, de que se segue a mais feliz venda no mercado geral da Europa”.¹⁴¹ Com o saudável funcionamento do sistema, as colônias, em especial, o Brasil, poderia ter seguro mercado para os gêneros ali produzidos a

¹³⁹ D. Rodrigo de Souza Coutinho. “Memória sobre o melhoramento dos Domínios de Sua Majestade na América”. 1797 ou 1798. In: *Textos Políticos, Econômicos e Financeiros (1783-1811)*, Tomo II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, p. 48.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 48.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 49.

todo momento. Dessa maneira, estaria reforçada a dependência econômica em relação à metrópole, que também beneficiada seria a partir do sólido fornecimento de matérias primas e dos lucros de revenda das mercadorias na Europa.

Para que fosse mais efetiva essa administração, D. Rodrigo ainda propunha que os princípios de governo deveriam ser pautados na “segurança e defesa das capitanias”, em “princípios luminosos de administração que segurem e afiancem o aumento das suas culturas e comércio”, o “aumento e prosperidade das rendas reais” e, finalmente, “um sistema militar terrestre e marítimo que evite todo o susto de qualquer concussão interior ou exterior”.¹⁴²

Em suma, em seus escritos, Souza Coutinho recomendava à Coroa Portuguesa que se deveria, no Brasil,

Animar as culturas existentes, e naturalizar no Brasil todos os produtos que se extraem de outros países (...) unindo-lhe também o cuidado de segurar-lhes com a mais extensa navegação o seu consumo na Europa por meio da metrópole, e nas outras partes do mundo por meio de outros domínios que a nossa real Coroa possui. Não seria contrário ao sistema de províncias com que luminosamente se consideram os domínios ultramarinos, o permitir que neles se estabelecessem manufaturas, mas a agricultura deve ainda por muitos séculos ser-lhes mais proveitosas do que as artes, que devem animar-se na metrópole para segurar e estreitar o comum nexos, já que a estreiteza do terreno lhe nega as vantagens de uma extensa agricultura (...)¹⁴³

Ao mencionar brevemente a possibilidade da instalação de manufaturas no Brasil, o que, em 1785, havia sido novamente proibido por alvará assinado pela rainha, D. Rodrigo fazia-se claro ao postular que o sistema colonial somente estaria seguro se a colônia mantivesse sua função de produtora de gêneros agrícolas e se as “artes” continuassem reservadas à metrópole. Afinal, por que deveriam os colonos ocupar-se de outros ofícios se as riquezas da terra como “o açúcar, o café, o cacau, o indigo, o arroz, o linho-cânhamo, as carnes salgadas”¹⁴⁴ prometiam-lhes muito mais riquezas em detrimento das manufaturas e artes?

Em seus escritos, o secretário sugeriu garantir a defesa territorial, promover o incremento das culturas já existentes e incentivar a introdução de novos gêneros agrícolas, os pilares do “novo padrão de colonização”, que garantiria o “feliz nexos” do sistema colonial e a bonança da metrópole.

*

¹⁴² *Ibidem*, p. 51.

¹⁴³ *Ibidem*, pp. 53-54.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 54

Nos quadros desse renovado sistema colonial, fez parte da política portuguesa também a restauração da capitania de São Paulo. Povoar para defender demandava incrementar culturas agrícolas e comércio local para atrair contingentes populacionais e suprir as necessidades das tropas militares, cujo número seguia aumentando. Essa tríade compõe o *âmbito da realidade local* do processo de inserção mais profunda da capitania de São Paulo no sistema colonial. Se antes, ainda que nele inserido, ela estava à sua margem, passa, a partir da restauração, a integrá-lo de maneira mais efetiva.

Mas também a análise do *segundo âmbito, a conjuntura colonial*, nos auxilia a compreender não só o significado do evento de 1765, mas as medidas que advieram da retomada da autonomia administrativa. Nesse sentido, as políticas de exploração colonial, de reforço do “enlace” metrópole-colônia, que foram mais racionalmente sistematizadas a partir de 1750, são importantes para que se analise a segunda metade do século XVIII paulista.¹⁴⁵

Podemos afirmar, portanto, que se tratava, como sugeriu Vera Ferlini, de um novo paradigma de colonização, em que “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”.¹⁴⁶

Se, a partir desse momento, São Paulo passou de “fronteira a território”¹⁴⁷, devemos analisar, então, como se manifestaram esses novos paradigmas de governo na capitania. Para tal, necessitamos identificar quais foram as políticas de incremento verificadas no âmbito da diversificação agrícola em São Paulo até o final do século XVIII.

Dessa maneira, poderemos observar, posteriormente, as mudanças em seu quadro econômico a partir do século XIX, o que será importante para que verifiquemos, na prática, os resultados das medidas que integraram esse processo de deslocamento da capitania, em primeiro momento, em posição marginal no sistema colonial, para parte plenamente adentrada na estrutura colonial.

1.3- A diversificação na pauta produtiva: políticas governamentais de incremento da economia

Em 23 de dezembro de 1766, quase dois anos depois de ter assumido o governo de São Paulo, o Morgado de Mateus enviou ao Conde de Oeiras carta tecendo algumas considerações gerais sobre a sociedade e a lavoura na capitania. Os “inconvenientes” diziam

¹⁴⁵ Pablo Mont Serrath também tratou do tema da restauração de São Paulo e sua ligação com as políticas portuguesas em relação a seus domínios no ultramar. Cf. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos....* (Op. Cit.), cap. 1 (“Povoar, defender, desenvolver”).

¹⁴⁶ Vera Lucia Amaral Ferlini. “Uma capitania dos novos tempos....” (Op. Cit.), p. 240.

¹⁴⁷ Cf. *Ibidem*.

respeito à falta de religião, de sociedade, de justiça, mas, sobretudo, ao método de lavoura que se praticava, sendo este a “raiz de todo o mal”. Segundo ele,

Estes homens não podem passar sem comer, é a primeira e mais vigente necessidade da vida. Para terem o necessário alimento ignoram todos os meios que não sejam o de irem fazer roças em mato virgem (...) todos afirmam que terra é fria, e que não tem substância senão na superfície, que não se pode usar de arado (...) ¹⁴⁸

Para o capitão-general, essa “obsessão” em cultivar apenas na mata virgem, o que fazia com que os habitantes estivessem constantemente em busca de solo novo para se plantar, acarretava em outro sério problema:

Os homens atrás do mato virgem cada vez se vão alongando mais da Sociedade Civil; os mesmos que já foram civilizados pouco e pouco hão de perder a doutrina que aprenderam e se hão de ir assemelhando outra vez ao gentilismo que deixaram. As vilas e Povoações Cíveis que tem esta Capitania quase todas as fundaram os primeiros Povoadores; aquelas de que pude alcançar a sua fundação quase todas foram feitas no tempo dos Donatários, e antes do descobrimento das Minas; a última que se fundou foi Pindamonhangaba, a qual foi feita vila por ordem de S. Majestade de dez de julho de mil setecentos e cinco (...) ¹⁴⁹

Em seguida, explicou como se formavam as roças:

Fazem-se com muita facilidade. Não é mais que picar nos morros as árvores todas de uma parte, e derrubar do alto as primeiras, estas precipitadas levam diante de si as vizinhas, e umas depois das outras, e tudo fica raso. Secas em poucos dias, ataca-se-lhe o fogo e nas cinzas planta-se (...) colhem para si o que lhe basta (...) ¹⁵⁰

Em síntese, para ele, esse “método de roça”, tão rudimentar, obsoleto e negativo para o pleno desenvolvimento civilizatório na capitania, deveria ser superado. A superação desse obstáculo dependia, de um lado, do uso do estrume para fertilizar o solo e de outro, da adoção do instrumento que ele reiteradamente defenderia durante os dez anos de seu governo: o arado.

Isto se pode responder [que a terra é fria] usando de um pequeno Arado, que só risque a superfície, como nós fazemos nesse Reino, quando semeamos nos montes o centeio (...) e o Arado só serve para a brevidade a abundância, o que não pode conseguir-se com a enxada, que é vagarosa. Dizem que por cá não há os estrumes, não os há porque não querem ter o trabalho de criar os Gados e de os ajuntar (...) ¹⁵¹

A visão do governador refletia a da Coroa, enquanto agente metropolitano, isto é, era ligada à noção de progresso técnico da agricultura e à necessidade de se produzir para

¹⁴⁸ “Considerações gerais sobre os costumes e lavoura de São Paulo”. 23 de dezembro de 1766 In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 23, 1896, p. 3.

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 4.

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 6.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 7.

abastecer a metrópole. Nesse sentido, devemos interpretar seus relatos levando em conta que havia, na capitania, como já apontamos, alguma produção para consumo local, mas que também se articulava com outras regiões da colônia. A lógica em que estava inserido o Morgado de Mateus era, contudo, outra: a da própria colonização e da necessidade de exportar gêneros agrícolas para Portugal.

Por isso, identificava a necessidade de se incrementarem as técnicas de cultivo nas lavouras para que se tornassem aptas a produzir para o novo mercado, em superiores escalas. Em outros termos, iniciava-se o projeto para adequar a economia da capitania à dinâmica do mercado exportador. Até então, eram as demandas locais que ditavam o funcionamento da produção agrícola paulista, mas, a partir daquele momento, buscava-se justamente prepará-la às demandas *da metrópole*.

Inicialmente, apontamos a necessidade de restaurar São Paulo, antes de tudo, para defender o território, e como era necessário incrementar sua economia para abastecer tropas, consolidar a sua ocupação e permitir que exportasse ao Reino seus gêneros agrícolas, nos quadros do *novo padrão de colonização*.¹⁵²

De fato, apesar das dificuldades e dos “atrasos”, como sugeriu Morgado de Mateus, seus planos foram bem-sucedidos. Devemos expor, assim, como se deu o incremento da economia paulista até o fim da centúria de maneira a permitir que, nos últimos anos da década de 1790, São Paulo estivesse enviando à Europa *variados* produtos.

*

Em documento datado de 2 de fevereiro de 1768, o Morgado de Mateus enviou a Portugal o relato do estado em que se encontrava a economia de São Paulo, no qual também elencou algumas diligências que havia já tomado para sanar os impasses que encontrara. A leitura desse importante documento elucida algumas matérias relativas aos desafios que o comando da capitania impunha ao capitão-general. Nele, o governador esclarecia que

Desejando de algum modo dar Providência para remediar a pobreza desta Capitania, tenho procurado por todos os modos, pôr em execução as ordens de S. Majestade, introduzir nela comércio, para que mediante a conveniência dos lucros, se convide a trabalhar o Povo, tenham que fazer as mulheres, que não acham em que se ocupem, e se possam enriquecer as Alfândegas, por se certo que nestas terras se não consome muito maior quantidade de fazendas por não haver com que elas se comprem, e se o povo tivesse que vender tão vem teria meios para comprar, e importaria grossíssimo cabedal o seu vestuário (...)

¹⁵² José Jobson de Andrade Arruda. “Decadência ou crise...” (*Op. Cit.*)

No trecho acima, podemos identificar o cerne das políticas empreendidas no campo econômico: “introduzir nela comércio” para que se pudesse “convidar” o povo da capitania a trabalhar, sanando um dos principais males a que se refere o governador: a indolência dos habitantes. Mas a finalidade maior é evidenciada na sequência, afinal de nada adiantaria aumentar o cultivo nas terras e incentivar a atividade mercantil se dessas medidas não resultasse o enriquecimento das alfândegas. “As ordens de S. Majestade”, portanto, eram claras: incrementar as culturas para que se as exportassem ao Reino.

Em seguida, tratou dos infortúnios que ocorriam no porto mais importante da capitania, o de Santos, devido à baixa produtividade:

Atendendo a estas misérias, de que já dei conta a V. Exa. desde o princípio do meu governo, foi S. Majestade que Deus Grande servido fazer franco o negócio desta Capitania (...) e com efeito tem vindo Navios ao Porto de Santos em direitura desse Reino, mas por mais diligências que tenho aplicado não me tem sido possível conseguir que levem carga (...)

Não podendo eu conseguir que se carregassem os Navios pela razão de não haver ordem dos donos, nem efeitos prontos, como se refere nas ditas cartas, procurei saber de quem era a carga do dito Navio, e da Relação junta consta a ser o principal carregador Christiano Stokler, ao qual como estrangeiro não faz tanta conta carregar os efeitos da terra, como o levar o ouro, e desta forma fica sendo mais prejudicial a vinda dos ditos Navios, porque não levando carga, e só ouro, deixam mais pobre a terra do que já estava.

Após reiterar a dificuldade que vinha tendo em lograr que os navios que ali aportavam saíssem carregados e relatar o caso do carregador Stokler - que, vale dizer, não era situação recorrente, mas episódio, que, provavelmente numa tentativa de reforçar seus argumentos à Coroa, foi utilizado como exemplo pelo governador -, o Morgado passou à descrição das medidas que já havia empreendido:

Nestes termos querendo tirar o obstáculo de dizerem que não tem carga pronta, porquanto a lavoura que tenho provido já pode dar carga, por haver algumas Freguesias em que já este ano se colheram três para quatro mil arrobas de algodão, que ficaram em casa dos lavradores por não haver quem lho comprasse, e como esta falta os desanima, e desacredita a palavra, com que os persuadi a promover as suas plantações (...)

Procurei fazer uma sociedade de homens de negócio que comprassem entre si os efeitos da terra e os carregassem para o Reino, entrei a persuadi-los e, na vila de Santos (...) consegui ajuntar os do Rol incluso, em que prometem 8:200\$000 réis, cuja pouquidade mostra perfeitamente os poucos cabedais com que a terra se acha (...)

Tenho me valido de outros meios, mandando chamar homens afazendados, e os tenho empenhado, uns a que promovam a lavoura do açúcar, outros a do arroz, e que o carreguem por sua conta para que o seu exemplo faça despertar os mais; o arroz produz aqui com muita

facilidade e abundância, o açúcar é mais barato, porque se fabrica de Engenhoca com pouco custo, sem as graves despesas dos Engenhos antigos (...)¹⁵³

No desfecho de suas reflexões, o capitão-general esclareceu que algumas vilas já apresentavam modesta produção de algodão, fato que, apesar de não havermos encontrado dados em outras fontes que o corroborassem, não parece exagerado, visto que, desde o início de seu mandato, ele já tratara de incentivar o cultivo do algodão.¹⁵⁴

Apontou, ademais, o seu empenho em constituir “uma sociedade de homens de negócio” e seu afinho no encorajamento a variadas culturas, como o arroz e o açúcar. Note-se que, na parte final, trata da peculiaridade do açúcar paulista: a sua barateza. Essa informação, apesar de aparentemente trivial, é muito curiosa. Na verdade, o governador refere-se à organização dos engenhos de açúcar que foram surgindo em São Paulo, contrapondo-os aos do “Nordeste açucareiro”: se tinham produtividade menor, se comparados aos antigos, eram mais compactos, o que possibilitava sua multiplicação no território da capitania.

Incentivar a lavoura e o comércio era também questão central de sua política econômica por outro motivo. As receitas das vilas muitas vezes não cobriam suas despesas, de sorte que o incremento daquelas atividades poderia ser fonte de riqueza para a Provedoria. Os rendimentos fiscais da capitania provinham dos quintos, donativos, tributos sobre determinados produtos e, essencialmente, dos contratos.¹⁵⁵ Nesse sentido, D. Luís, o Morgado de Mateus, canalizou esforços durante os dez anos de governo para efetivamente estabelecer a estrutura econômica necessária para que São Paulo pudesse avançar na produção e na venda de artigos agrícolas, criar faturamento para manter-se e ter êxito no cumprimento de seu papel de defesa do sul da colônia.

¹⁵³ “Considerações sobre o estado econômico da capitania”. 2 de fevereiro de 1768. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 23, 1896, pp. 382-386. O mesmo documento encontra-se também no Arquivo Histórico Ultramarino. Cf: “Ofício no. 7 do D. Luís Antonio de Sousa para o conde de Oeiras sobre os obstáculos que é necessário remover para estabelecer o comércio e aumentar a lavoura”. 2 de fevereiro de 1768. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 25, doc 2383.

¹⁵⁴ Ainda em 1765, Morgado de Mateus já enviava ofício a Portugal informando sobre a decisão de mandar plantar algodão. Cf: “Ofício de D. Luís Antônio de Sousa para o conde de Oeiras, informando-o da resolução que tomou de proceder à plantação e instalação de fábricas de algodão”. 19 de agosto de 1765. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 23, doc 2241.

¹⁵⁵ Segundo Heloísa Bellotto, com base na Relação executada durante a administração de D. Luís, os contratos eram arrematados em Lisboa, no Rio de Janeiro, em Santos ou São Paulo, que, desde 1766, sediava a Provedoria da Fazenda Real da capitania (antes estabelecida em Santos). Os contratos eram referentes: aos dízimos, aos meios direitos dos animais que passam pelo Registro de Curitiba, aos subsídios dos molhados que se cobram nas Alfândegas da Vila de Santos, aos dízimos da Alfândega de Santos, às passagens antigas da Capitania de São Paulo, às passagens novas do caminho de Goiás, às entradas da Capitania, aos Rendimentos do imposto dos cruzados do sal na Vila de Santos e aos dízimos das aldeias dos índios da Capitania. Cf: Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito...* (Op. Cit), pp. 179-180.

Para “fazer produzir os frutos em abundância que sobejem do sustento dos habitantes para se poderem navegar para fora”¹⁵⁶, a população deveria congrega-se em povoações, o que permitiria não só que os campos ao redor fossem semeados, mas que se findassem as queimadas, que, além de tudo, extinguíam as madeiras.¹⁵⁷

No âmbito do renovado sistema colonial, cuja principal característica era o estreitamento dos laços entre colônia e metrópole, alicerçado na política de desenvolvimento manufatureiro de Portugal, essas novas culturas a que se referia o governador, deveriam, além de servirem de matéria prima para as indústrias portuguesas, também suprir as necessidades dos gêneros que eram escassos em Portugal, como observamos na carta endereçada ao ouvidor da comarca de Paranaguá:

É preciso que se procure aumentar a agricultura daqueles gêneros de que há falta no Reino para que remetendo-se os que produzirem estas terras, em troca dos que produz o Reino em abundância, se possa estabelecer uma permutação de umas coisas por outras, com florescente comércio e avultado negócio.

Os gêneros que por ora lembram poderá haver nessa comarca são: madeiras para obras; arroz; azeite de amendoim, e de mamona, algodões, amoreiras; lãs de ovelhas, cerneiras, cipó de Embé para cordas; e procurará em tudo o que for possível estabelecer a lavoura do estrume e arado, como se faz no Reino, procurando também tudo aquilo em que se possa fazer negócio para outras terras.¹⁵⁸

Além da evidente preocupação em “florescer” o comércio dentro do Império luso, novamente a insistência no uso do arado e do estrume fazia-se presente. Deve-se apontar que, durante seu mandato, sua sugestão nunca foi aceita. Sérgio Buarque de Holanda, em *Caminhos e fronteiras*, comentou que, tivesse sido adotado o instrumento, teria advindo “uma radical transformação da nossa paisagem rural, criando uma raça de verdadeiros lavradores. E assim, bem depressa se apagou a lembrança das tentativas de emprego do arado, em São Paulo, no período colonial”.¹⁵⁹

Mas se as trocas comerciais com a metrópole eram cuidados recorrentes do Morgado de Mateus nas políticas de incentivo à lavoura¹⁶⁰, outra matéria também era igualmente

¹⁵⁶ “Carta do Morgado de Mateus ao capitão Miguel Ribeiro Ribas”. 22 de maio de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1943, pp. 148-149 apud Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito...* (Op. Cit.), p. 186.

¹⁵⁷ Heloísa Liberalli Bellotto. *Ibidem*, p. 187.

¹⁵⁸ “Para o ouvidor pela lei, João da Silva Pinheiro, da Comarca de Paranaguá”. 11 de junho de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1942, pp. 165-166.

¹⁵⁹ Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras* (Op. Cit.), pp. 249-250.

¹⁶⁰ Vale lembrar que, durante seu mandato, o governador buscou meios para que se estabelecesse rota comercial direta entre Portugal e Santos a fim de combater os intermediários. Os negócios com a Companhia de Vinhos do

determinante. Já dissemos que a restauração da capitania e a ampliação da ocupação de seu território deram-se em meio a processo que tinha dois aspectos: o conjuntural, ligado ao sistema colonial, e o da realidade local, referente ao incentivo de culturas agrícolas variadas para abastecimento das tropas militares e da população.

Em ordem às Câmaras de 1772, o governador tratou da necessidade de se aumentar a produção para suprir a demanda gerada pela presença das tropas. Constatava, na circular,

A grande falta de mantimentos que deixam de produzir-se nesta capitania (...) reduzidos a uma total pobreza, com repugnância a todo o trabalho, sem cuidarem de seu aumento, e me ser muito recomendado nas Reais ordens de S. Majestade que dentre os seus vassallos faça desterrar tão perniciosos vícios (...) Ordeno aos Juizes Ordinários e Officiais da Câmara das Vilas desta capitania que logo em recebendo esta sem a menor perda de tempo, por serviço de S. Majestade e beneficio público, façam produzir no Distrito das mesmas Vilas, Freguesias e Fazendas adjacentes aos mesmos Distritos dobrada lavoura de milho, feijão e arroz, lançando, e repartindo formalmente por cada um dos moradores (...) bem entendido que por toda a falta que houver nesta importante diligência por parte do Povo ficará responsável a mesma câmara, a quem encarrego, da parte de S. Majestade, a devida e pronta execução de tudo.¹⁶¹

A recepção da ordem não foi pacífica. Os camaristas de Atibaia requereram que as instruções se dirigissem apenas aos vadios, uma vez que “cada um planta de milho, feijão, arroz e outros materiais quanto pode e alcança sua posse”, de modo que deveriam aceitar a produção dos lavradores tal qual ela se apresentava.¹⁶²

Se essas medidas tomadas pelo Morgado não tiveram imediata eficácia, devemos assinalar que, conforme nos lembrou Heloísa Bellotto, “é evidente que a maioria desses resultados [relativos à produção do açúcar no final do século XVIII e início do XIX] originou-se diretamente do incentivo recebido durante o período do Morgado de Mateus”. Em suma, “se se visava a uma produção agrícola em âmbito comercial, era necessário preparar-lhe a infraestrutura”.¹⁶³ Àquele momento, não seriam colhidos os frutos de suas políticas, mas certamente ali foram semeadas as bases para que aqueles pudessem ser observados algumas décadas depois.

A outras áreas esteve também voltada a atenção do governador. Seus esforços no sentido de melhorar os caminhos em direção ao litoral e ao porto foram também notáveis. Afinal, as munições necessárias à defesa das fronteiras eram trazidas de Santos a São Paulo e

Alto Douro seriam efetivamente consolidados nos primeiros anos da década de 1800, tema ao qual voltaremos mais adiante.

¹⁶¹ Para o ouvidor pela lei, João da Silva Pinheiro, da Comarca de Paranaguá”. 11 de junho de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1942, pp. 165-166.

¹⁶² *Diário de governo* (AM, BN, cit.) apud. Heloísa Bellotto. *Autoridade e conflito...* (Op. Cit.), p. 190.

¹⁶³ Heloísa Liberalli Bellotto. *Ibidem*, pp. 190-191.

o mau estado em que achava aquela rota trazia, sem dúvidas, problemas para o abastecimento dos militares. Além disso, os produtos que iniciavam a ser produzidos na capitania deveriam ser escoados pelo porto mais próximo, o que exigia o reforço das preocupações do capitão-general em melhorar a comunicação entre a capital e Santos. A verdade, entretanto, é que também aí o governador não obteve sucesso. Só durante o governo de Bernardo José de Lorena que a questão foi parcialmente resolvida, com a construção da famosa “calçada do Lorena”. Naquele momento, não se encontrou solução viável, visto que não se tinham, na capitania, os recursos necessários para tal empreendimento, “obra de tanto vulto”.¹⁶⁴

Também em relação ao ferro teve o governador suas expectativas frustradas. Nos primeiros cinco anos, portanto até 1770, pensou em formar uma sociedade que estivesse interessada em explorar o ferro, que abasteceria a demanda local e de outras partes da colônia. Em ofício do ano de 1768, contudo, o governador explicou ao conde de Oeiras o insucesso da fábrica de ferro que estava instalando em Sorocaba, uma vez que os rendimentos que eram esperados não haviam sido atingidos. O grande impasse é que nunca se conseguia atingir satisfatoriamente a qualidade do metal exigida pelo Reino. Segundo Morgado de Mateus, isso devia-se à insuficiência do mestre de “caldear”, João de Oliveira de Figueiredo, ou à compra de pessoas mal-intencionadas.¹⁶⁵ Em todo caso, a ideia acabou por cair no ostracismo e abandonaram-se, naquele momento, as intenções iniciais de extração e fundição sistemática do ferro. No início da centúria seguinte, mais precisamente em 1810, a fábrica tornaria a operar, no recém-criado distrito de Ipanema. A partir de investimentos estrangeiros, sua produção de maquinários e utensílios domésticos seria internacionalmente reconhecida e importante para o suprimento da região de São Paulo ao longo de todo o século XIX.¹⁶⁶

Três anos antes de deixar o governo, D. Luís Antonio escreveu carta ao marquês de Pombal, na qual pontuava que:

Porém ainda que este aumento não é pequeno a mim me não satisfaz, nem me prece de muita conta a vista dos grandes meios que considero nestas vastas conquistas riquíssimas dos melhores e mais preciosos cabedais do Mundo, como são o Ouro, as pedrarias, o açúcar, o tabaco e outros muitos gêneros, e particulares produções de que abunda.

¹⁶⁴ José Gonçalves Salvador. “Os transportes em São Paulo no período colonial”. *Revista de História*, v. 19, n.39, pp. 81-141. São Paulo: jul.-set. 1959 apud Heloísa Liberalli Bellotto. *Op cit.*, p. 194.

¹⁶⁵ “Ofícios n.º 2 e n.º 3 do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre a fábrica de ferro de Sorocaba”. 24 de janeiro de 1768. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 25, doc. 2372.

¹⁶⁶ Carta Régia de 4 de dezembro de 1810 em que se “manda fundar um estabelecimento montanístico em Sorocaba para extração de ferro das minas que existem na Capitania de São Paulo”. In: *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, pp. 247-250.

Nesta certeza olhando para a grande Cópia de pobreza e vadiação que nela há, e para o pouco que tudo isto rende me tem dado esta consideração muito que fazer ao entendimento por espaço de três anos em que gastei noites inteiras e tardes compridas a imaginar de onde procederia tanta pobreza, e tão pouco rendimento nas Provedorias que nem para os gastos certos me chega no meio de tantas e tão abundantes riquezas, que poderiam fazer render muito mais.

Para remediar esta falta, pus em execução as Reais Ordens que V. Exa. me expediu em dias de Julho de 1766 promovendo com toda a eficácia a lavoura dos algodões, e dos trigos, ouro dos arados e a cultura de outros gêneros que a fertilidade destas Terras me prometia, procurei a extensão do Comércio que se acha livre para S. Majestade convocando os homens de negócio para entrarem nele (...) estabeleci a Fábrica do Ferro (...)¹⁶⁷

Quando se referiu às “noites inteiras e tardes compridas”, o governador transparecia seu desânimo e, de certo modo, frustração em relação aos progressos que havia feito a capitania de São Paulo. Seu tom pessimista, em realidade, é aferível durante a leitura do documento integral. Quanto a isso, deve-se levar em conta que seus esforços, fossem os direcionados ao ferro, à melhoria nos métodos de lavoura, ao aumento do comércio de exportação e ao incremento da indústria extrativa, não haviam sido bem-sucedidos na prática.¹⁶⁸ Por outro lado, é verdade que essas políticas seriam retomadas pelos governadores subsequentes e acabariam por serem implementadas e adquirirem eficácia real.

Novamente, haja visto que se faz uma análise *a posteriori* do seu governo, é fundamental que analisemos as medidas tomadas e enalteçamos suas características inovadoras. Tanto o incentivo quanto a estrutura para aquilo que tomaria forma, a partir da década seguinte, foram encabeçados pelo Morgado de Mateus.¹⁶⁹ Isto posto, entendemos que seu governo obteve sucesso no campo da economia na medida em que se fez tudo aquilo que era possível àquela época: políticas econômicas modernas e com objetivos de racionalização produtiva.

Em segundo lugar, há outro aspecto importante a que se refere o governador na carta. Quando fala da “Cópia de pobreza e vadiação que nela há”, para além da questão dos agricultores e das culturas de lavoura, podemos aludir à categoria social dos ditos “livres

¹⁶⁷ “Ofício do Morgado de Mateus ao Marquês de Pombal”. 26 de fevereiro de 1772. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 69, 1946, pp. 122-123.

¹⁶⁸ Cf. Heloisa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, pp. 198-199.

¹⁶⁹ Reiteramos que o uso da arado seria discussão presente até meados do século XIX; a proposição sobre estabelecer-se rota entre São Paulo e Porto seria retomada e concretizada por volta de 1800; o melhoramento do caminho entre São Paulo e Santos seria executado na década de 1790; a produção de açúcar estaria muito mais consolidada ainda no século XVIII, de modo que São Paulo já o estaria exportando à Europa antes da virada da centúria; a lavoura de diversos mantimentos, inclusive a de algodão, também viria a incrementar-se e a capitania também já estaria apta a exportar diversos produtos agrícolas a outras regiões da colônia e a Portugal ainda no século XVIII e a fábrica de ferro em Sorocaba tornar-se-ia realidade na primeira década do XIX.

pobres”, também presente na capitania. A população livre compunha-se de pequenos agricultores, mercadores e profissionais variados ligados ao setor de serviços, como sapateiros, ferreiros, cabeleireiros, alfaiates, jornaleiros, bem como os mendigos e “vadios”, que, a partir daquele momento, seriam forçados a integrar-se à dinâmica social dominante na colônia como um todo.

Na verdade, essa “ampla gama de livres ou semilivres (...) havia constituído a base do processo de expansão bandeirante, utilizados como carregadores, remadores, guias nas expedições sertanistas”. A partir da restauração, em 1765, na medida em que se fazia necessário enquadrá-los nas atividades produtivas e “nas fileiras militares”, eram cada vez mais classificados como vadios e preguiçosos. A camada livre pobre, segundo Lucas Jannoni, “atuava em pelo menos três funções básicas: servia como mão-de-obra, girava como uma corte ao redor dos grandes proprietários e lutava nas guerras e guerrilhas contra os espanhóis”. Cumpria, portanto, importante, ainda que muitas vezes não recorrente, função para a organização do próprio espaço colonial. Na verdade, esses homens pobres, que frequentemente se movimentavam entre o urbano e o rural, eram de fundamental importância para os planos metropolitanos naquele momento, mas viriam a ser “esquecidos” ao longo do século XIX.¹⁷⁰

Por fim, ainda no que se refere ao documento do Morgado de Mateus, faz-se necessário destacar a referência, não rara, de D. Luís às ordens que lhe haviam sido postas pela Coroa Portuguesa no sentido de incrementar o cultivo dos gêneros variados que a “fertilidade das Terras” prometia. Em outros termos, é importante que se tenha em conta que, não obstante o governador tivesse liberdade para empreender as políticas que achasse de maior conveniência, respondia, de maneira direta, à *metrópole*; ao rei. Nesse sentido, as medidas que tomava, se faziam parte de seu plano administrativo, eram, em última instância, políticas que a própria Coroa tutelava. Quando não era o caso, rapidamente chegavam ordens do Reino para que se abandonasse a medida em questão. Isso torna-se ainda mais claro se considerarmos o porquê Morgado de Mateus foi afastado da chefia da capitania.

Já apontamos que seu governo teve caráter nitidamente militar e foi justamente essa a questão que lhe foi mais cara. Se o rei salvaguardava suas decisões no âmbito econômico, não se pode dizer o mesmo daquelas relativas ao campo militar. Sua insistência em manter as “diversões a oeste” para ocupar os espanhóis continuava, e para a Coroa, o Iguatemi era

¹⁷⁰ Lucas Jannoni Soares. *Presença dos homens livres pobres na sociedade colonial da América Portuguesa. São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2005 (dissertação de mestrado), pp. 100-104. Cf. Caio Prado Jr. *Formação do Brasil...* (Op. Cit.), “Vida Social”; Iraci del Nero da Costa. *Arraia-miúda*. (Op. Cit.).

motivo de desatenção dos paulistas em relação ao sul. Segundo Bellotto, “a relutância em cumprir a obrigação de acudir ao Sul, vendo no Oeste o mesmo tipo de ameaça – persistia. E nisso estava o ponto de deterioração das relações entre o vice-rei e o capitão-general de São Paulo”. Ressalvou ainda que “na realidade, nunca tinham primado [as relações] pela amistosidade, para além da cordialidade formal”.¹⁷¹ Segundo o próprio Morgado de Mateus, “eu achei esta Capitania morta e ressuscitá-la é mais difícil do que criá-la de novo. O criar está na responsabilidade de qualquer homem. O ressuscitar foi milagre reservado para Cristo”.¹⁷²

Em 13 de junho de 1775, portanto, o novo capitão-general, Martim Lopes Lobo de Saldanha, tomava posse, iniciando o seu governo, que duraria até 1782. Os desafios que se lhe colocavam eram, de muitas formas, similares àqueles enfrentados por seu antecessor. O juízo que emitiu a respeito do governo anterior foi evidentemente muito negativo, já que lhe interessava figurar aos olhos da Coroa como o verdadeiro “restaurador”. Atacou, assim, diversas obras de D. Luís Antonio, aproveitando-se, também, do fato que ele não era tão bem visto pela Corte naquele momento. Ao depreciar o estado em que encontrara a capitania, poderia valorizar seu papel enquanto comandante, já que, quanto mais arruinada parecesse São Paulo em seus relatos, de mais grandeza pareceriam seus feitos durante o período de governo. Essa situação, na verdade, era muito comum. Os governadores, em geral, costumavam criticar seus predecessores no intuito de poder sobrelevar seus próprios feitos.

Em carta endereçada ao rei, rebateu quase todos os pontos indicados por Morgado de Mateus em seu balanço de governo e indicou, recorrentemente, sua inaptidão na gestão da capitania. No trecho a seguir, fica evidenciado o tom de seus escritos:

No parágrafo 19 em que diz que podia haver muitas outras rendas, e um avultado comércio (...) noto que não me dá informação alguma, e que em tantos anos que governou não promoveu os ditos aumentos de rendas, nem expôs as ditas Informações a Sua Majestade (...)

Noto que o gênio dos Povos desta Capitania não é indomável, e que levados por diversos meios, do que os levava meu Antecessor, tem valor e boas disposições para o Real serviço, para encherem as suas obrigações, estimulando-se (...) se bem que ainda levados por mal lhes é mais fácil fugirem para diversas capitanias do que levantarem-se contra as ordens dos superiores, como sempre experimentou meu Antecessor.¹⁷³

¹⁷¹ Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 263. “A verdade é que o Forte do Iguatemi se aproximava de seu fim, sem condições materiais nem grandes razões político-estratégias para manter-se. Minado pelas epidemias que se repetiam anualmente, mal apetrechado militarmente, com poucos e revoltados homens...”. In: *Ibidem*, p. 267.

¹⁷² Carta do Morgado de Mateus ao marquês de Lavradio, 1772. apud Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*

¹⁷³ “Notas às Instruções juntas, que me entregou Dom Luiz Antonio de Sousa Botelho Mourão, General que foi desta Capitania”. 30 de novembro de 1775. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 28, 1898, pp. 185-203.

Considerado um governador despótico e tirano, Martim Lopes Lobo de Saldanha ficou marcado na história paulista como um de seus piores comandantes. A historiografia, nessa lógica, o teria caracterizado como personagem de características negativas e enfatizado sobretudo sua arbitrariedade como governante. No dizer de Affonso de Taunay, “a pior das reputações deixou Martim Lopes entre os paulistas como homem de péssimo caráter, delator, bajulador, prepotente, arbitrário, mesquinho, tacanho, capaz das maiores violências e injustiças”.¹⁷⁴ Isso porque parece que ao governador faltava habilidade ao lidar com as instituições e poderes locais; sua postura rígida e o não pagamento de inúmeras dívidas que foram sendo contraídas com comerciantes da capitania contribuíram para que as referências à sua imagem aparecessem na documentação, e por conseguinte na historiografia, sempre em tom depreciativo.¹⁷⁵

O fato concreto é que em 1780 o próprio Saldanha enviou carta a Martinho de Melo e Castro, ministro e secretário de Estado dos Negócio da Marinha e Domínios Ultramarinos à época, solicitando que voltasse a Portugal porque continuar no governo da capitania significaria a ruína completa da sua casa, que “já se encontra[va] muito endividada”.¹⁷⁶ O grande impasse de cunho militar era sua principal preocupação. As guerras e invasões dos espanhóis, notadamente a tomada da Ilha de Santa Catarina, ameaçavam seu governo e sua administração convulsionava.

Em realidade, quando analisamos o fim do governo de Saldanha no início da década de 1780, percebemos o grande número de desafetos do capitão-general. A partir da análise de carta enviada pelos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha D. Maria I¹⁷⁷, Pablo Oller

¹⁷⁴ Affonso de Escragnoille Taunay. *História da cidade de São Paulo no século XVIII*. Vol. II São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951.

¹⁷⁵ “As reclamações da Câmara de São Paulo, e de outras, como a de Paranaguá, são reflexo dessa inabilidade do governador em lidar com os poderes locais. E principalmente, de cumprir com suas obrigações no cargo. As câmaras paulistas na segunda metade do século XVIII eram compostas em grande parte por comerciantes, que conseguiam um lugar devido as alianças políticas e arranjos pessoais como casamentos e relações de compadrio. Esses mesmos comerciantes foram responsáveis por abastecer as tropas e garantir os mantimentos no sul. Finda a guerra, receberam do governador a negativa do pagamento de seu crédito: a Fazenda não conseguia pagar suas dívidas com os mercadores locais. Ao se negar a pagar as dívidas com os comerciantes, Lobo de Saldanha desqualificou-se como Governador perante seus subordinados. No discurso, a Câmara elencava os inúmeros serviços prestados a sua alteza, a disponibilidade em sempre fornecer gente para defender a colônia e sua presteza em vestir e alimentar as tropas. Porém, se a Fazenda Real não possuía recursos para quitar suas dívidas, por que deveria a população – e seus representantes maiores, a Câmara – pagar suas obrigações para com o Real Serviço?” In: Lorena Leite. *Op. Cit.*, p. 244.

¹⁷⁶ “Carta de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para Martinho de Melo e Castro pedindo que volte a Portugal”. 31 de janeiro de 1780. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 34, doc. 2929.

¹⁷⁷ “Carta dos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo à rainha [D. Maria I] sobre a intolerância e tiranias do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, e solicitando a sua imediata destituição desta capitania”. 3 de março de 1780. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 9, doc 495.

apontou que “de acusador passou a acusado”, por ter sido incriminado de expulsar vereadores de São Paulo e substituí-los à sua vontade, “de eleger seu partidário para o cargo de fiscal da Real Casa de Fundição; de ordenar, mesmo após nova eleição, que se mantivesse no cargo de juiz dos órfãos Jerônimo Rodrigues, casado com ‘uma parenta’ do clérigo José Joaquim Monteiro de quem o governador era amigo”; além de fazer prisões arbitrárias, entre outras questões.¹⁷⁸

De toda forma, interessa-nos menos, neste estudo, a problemática da construção de sua personagem histórica, e mais o que se pode constatar, pela documentação, que seu governo propiciou a São Paulo em termos de inovações, sobretudo no campo econômico e na esfera militar.

Em 1777, requeria o socorro “com todas as forças que poder ter aquele Continente, de forma que engrossemos o nosso Exército e destruamos o nosso inimigo”.¹⁷⁹ No mesmo mês, ainda redigiu ao menos dois ofícios apenas sobre a questão dos espanhóis e dos cuidados necessários na guerra, indicando como os abateriam, lhes tirariam as forças e os arruinariam.¹⁸⁰ Em prática, poucos problemas foram efetivamente sanados, o que motivou, em parte, seu ímpeto de tornar ao Reino. É sabido, aliás, que o problema das fronteiras estava longe de ser plenamente solucionado. Os conflitos com os espanhóis em torno da bacia do Prata permeariam todo o século XIX e culminariam na Guerra da Cisplatina, durante o Primeiro Reinado, sucedida pela Guerra do Prata, na década de 1850, e, finalmente, na Guerra do Paraguai, na década de 1860.

Quanto à política econômica, temos registros que indicam a preocupação de Saldanha quanto ao cultivo de tabaco na capitania de São Paulo. Em 1776, postulava que

A plantação do tabaco, que faz o aumento dessa Capitania, e o desta Capital, me parece sumamente ser necessária, pelas grandes conveniências que resultam da mesma, e ser muito conveniente promover-se aqui do modo que se pratica na Bahia com a sua Cultura, Colheita, e fabrico, e estabelecerem-se igualmente as Fábricas do mesmo Tabaco, pelo mesmo método que se observa naquela cidade, para que os habitantes desta terra ficassem percebendo as grandíssimas utilidades (...)

¹⁷⁸ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), pp. 213-214.

¹⁷⁹ “Carta recomendando que se socorra a ilha de Santa Catarina, etc”. 13 de março de 1777. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 17, 1895, pp. 200-202.

¹⁸⁰ Cf. “Carta recomendando muita diligência contra os castelhanos, propondo as medidas que se devem tomar, etc”. 20 de março de 1777. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 17, 1895, pp. 204-206; “Ofício do marquês de Lavradio, vice-rei do Estado do Brasil e governador e capitão-general do Rio de Janeiro, ao governador e capitão-general de São Paulo Martim Lopes Lobo de Saldanha sobre questões relativas à guerra contra os espanhóis, e da notícia que deve divulgar aos paulistas”. 26 de março de 1777. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 17, 1895, pp. 208-211.

e entrando eu na diligência de estabelecer nesta terra este importantíssimo Ramo do Comércio (...) me chegaram (...) alguns Mestres muito práticos, que na dita Cidade se ocuparam sempre das mesmas Fábricas (...) aos quais mandei dar baixa, para os empregar nestes exercícios (...) sendo (...) os mais próprios [distritos] para a produção de Tabaco (...) os das Vilas de Taubaté, São Luis do Paraytinga, Ubatuba, e São Sebastião (...) me resolvi a mandar os referidos Mestres para aquelas Vilas (...) afim de que esses Povos empregando-se nos serviços daquelas Fábricas, e remetendo os seus efeitos para este Porto, para aqui se lhes dar saída, enviando-os para o Porto de Lisboa, e os da Costa da Mina, que é o modo com que sempre se tem dado saída ao Tabaco da Bahia (...) ¹⁸¹

Resta claro, na carta do governador, o empenho no sentido de estabelecer em São Paulo a cultura do tabaco nos moldes daquela que se praticava mais ao norte. Aliás, essa lavoura já estava estabelecida na capitania, tanto que ainda antes da correspondência redigida por Saldanha, as Câmaras de diversas vilas – a saber, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, São Luís do Paraitinga, Jacareí, Mogi das Cruzes – e da cidade de São Paulo enviaram ofícios, nos quais solicitavam a proibição das plantações de cana de açúcar e de tabaco nas Minas Gerais, tal qual o fabrico de aguardente.

Dessa maneira, incentivar-se-ia a produção paulista, que, com menos concorrência, poderia desenvolver mais facilmente seu próprio comércio. ¹⁸² Essa documentação permite-nos, ademais, reforçar a tese de que São Paulo ia, paulatinamente, readequando sua estrutura econômica em meio ao processo de deslocamento da periferia do sistema colonial a seu centro. Além disso, é importante ressaltar que, se a demanda já existia em 1775, é porque as lavouras já estavam instaladas, fato que necessariamente ocorrera no período do governo do Morgado de Mateus.

É imperioso que se tenha cautela na interpretação das fontes, sejam das cartas do ex-governador, permeadas pelo tom pessimista e desalentador que lhe era inerente ou dos escritos de Saldanha, que, de alguma maneira, visavam a diminuir os feitos de seu predecessor e, portanto, descrever o estado da capitania da maneira mais trágica possível. Por outro lado, também não devemos assumir que as lavouras açucareiras e de tabaco fossem já amplamente difundidas pelo território e com sua estrutura plenamente desenvolvida. Fosse

¹⁸¹ “Carta referindo-se a necessidade do plantio do tabaco nesta capitania com os métodos de cultura, colheita e fabrico usados na Bahia”. 12 de julho de 1776. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 17, 1895, pp. 117-119.

¹⁸² “Ofícios (cópia) dos oficiais, respectivamente, das Câmaras das vilas de Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, São Luís do Paraitinga, Jacareí, Mogi das Cruzes e cidade de São Paulo, a Martim Lopes Lobo de Saldanha, governador e capitão general da capitania de São Paulo, datados solicitando que se proíba as plantações de cana de açúcar e de tabaco nas Minas Gerais”. 18 de novembro de 1775. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 7, doc. 397.

assim, os ofícios requerendo a proibição da concorrência minera não seriam necessários. O meio termo parece-nos a solução mais adequada, de modo que admitimos já a presença da cultura dos dois gêneros em algumas vilas da capitania, cujos produtores, todavia, ainda buscavam estabelecer-se solidamente no mercado, o que configurava situação positiva para a economia exportadora de São Paulo, uma vez que iam se conformando as bases para suas principais atividades econômicas.

Faz-se necessário aludirmos também à questão da arrematação dos contratos na capitania. Saldanha, acompanhando as instruções de governo e a política metropolitana, optou por “favorecer os negociantes mais abonados quando das arrematações das rendas reais paulistas, principalmente aqueles já estabelecidos na capitania com seus negócios e famílias”, como observou Ana Paula Medicci.¹⁸³ Essa tendência manter-se-ia constante pelo menos até a década de 1790, quando, graças ao comércio mais avultado, os acontecimentos parecem ter reservado alguns revezes para parte deles [os contratadores paulistas]”, notadamente aqueles que não puderam se integrar às novas oportunidades advindas do maior contato com negociantes estabelecidos no Reino de Portugal.¹⁸⁴

O posto de governador da capitania seria ocupado, a partir de 1782, por Francisco da Cunha e Meneses, outro importante militar português, à época de sua nomeação, portador do título de major. Durante seu mandato, importante documento foi enviado à rainha pelos representantes dos oficiais da Câmara da vila de Santos, no qual procuraram dar conta da

¹⁸³ Ana Paula Medicci. *Op. Cit.*, p. 75. Vale conferir, no mesmo capítulo, o caso de Manuel de Oliveira Cardoso, que exemplifica essa permanência dos negociantes mais abastados na arrematação de inúmeros contratos ao longo dos anos. Segunda a autora, “bem antes do início do século XIX, período consagrado pela historiografia como aquele em que São Paulo despontaria como uma das mais importantes províncias brasileiras, dadas a riqueza e a influência dos políticos paulistas durante as primeiras décadas do Império, a então capitania dispunha de meios e de agentes que seguiam os mesmos padrões e objetivos de enriquecimento e reconhecimento dos grandes negociantes lisboetas, fluminenses e baianos contemporâneos”. In: *Ibidem*, p. 90.

¹⁸⁴ *Ibidem*, p. 109. Sinteticamente, em seu dizer: “Dessa forma, durante o processo de formação da sociedade colonial, estabeleceram-se comunidades comerciais baseadas em redes de reciprocidade e de trocas de favores que ligavam membros dos grupos de poder de diferentes regiões imperiais. Estas redes podiam ser formadas tanto por negociantes do porte dos grandes traficantes de escravos sediados no Rio de Janeiro e na Bahia quanto por aqueles negociantes paulistas ligados ao abastecimento das regiões interioranas e ao comércio com o gado, também eles ligados às famílias e casas comerciais fluminenses e baianas, senão lisboetas. Por outro lado, estas “redes de reciprocidade” também envolviam agentes do Império, tal como governadores e oficiais de justiça que, muitas vezes, interferiram nos negócios locais, tal como ocorreu no sistema de arrematações das rendas reais em São Paulo; além de contar com os “homens bons” das municipalidades, que podiam tanto viabilizar quanto dificultar determinada transação comercial. Isso não quer dizer que todos os membros dessas redes detinham posições equivalentes em seu interior, pelo contrário, também aí as hierarquias sociais e comerciais se faziam presentes; ademais, estas relações precisavam constantemente ser restabelecidas ou recriadas de acordo com as circunstâncias e agentes envolvidos. Num primeiro momento, a inserção econômica dos negociantes e contratadores “paulistas” nas redes de negócio imperiais parece acanhada. Todavia, estes homens mantiveram seu crédito na praça por anos a fio, bem como suas altas patentes, e receberam novas mercês em recompensa aos anos de serviço prestados ao Rei. Perseveraram no esforço de ascender econômica e socialmente, integrando-se às milícias, auxiliando a Coroa na administração e atuando na arrecadação de taxas e tributos.” In: *Ibidem*, pp. 108-109.

história de São Paulo.¹⁸⁵ Ao enaltecer as obras que os paulistas haviam já executado, como os descobrimentos das minas de Cuiabá, Mato Grosso, Vila Rica, Sabará e Goiás e lembrar a “reposição” – restauração - da capitania sob as ordens de D. José I, os locais procuraram, a todo custo, evidenciar o quão prejudicial à Fazenda Real era o fato de ter-se estabelecido na cidade de São Paulo o palácio de Governo, o Almoxarifado, a Junta da Fazenda, os quartéis-generais, a Casa da Fundição e a residência do Bispo.

Na verdade, os habitantes de Santos não haviam se conformado com o fato de, desde 1766, a sede da Fazenda Real não mais estar lá localizada, tendo sido transferida a São Paulo, onde residiria, então, também o Provedor da Fazenda.¹⁸⁶ Segundo eles, os serviços públicos deveriam tornar a Santos, já que, além de tudo, na capital se despendiam altas somas para ali instalar o funcionalismo, o que não seria necessário na vila litorânea. Destacavam, ademais, a privilegiada situação financeira santista, pois nela os impostos sobre os “molhados”, o sal, o azeite e as baleias, eram muito mais pesados em comparação a outras vilas. Finalmente, também mencionavam como a cana de açúcar e o arroz ali floresciam com muito mais facilidade do que nas vilas “do interior”, onde só se cultivava milho e feijão.

É claro que, apesar de não ter sido atendida a solicitação, o documento permite que compreendamos a dinâmica da vila de Santos e de seu porto e, ademais, percebamos a referência feita aos gêneros agrícolas cultivados. Sem dúvidas, as colocações feitas devem ser interpretadas no sentido de que havia, na região “serra acima” o estabelecimento da cultura de vários produtos, sobretudo do açúcar. Vimos que, anos antes, diversas câmaras haviam enviado ofício ao governador visando à proibição do cultivo da cana e do tabaco nas Minas para tornar seus empreendimentos mais lucrativos. À essa época, a *capitania experimentava já a reestruturação, em seu território, da estrutura agrária* que viria a dar frutos mais notáveis a partir da década seguinte.¹⁸⁷

Não sem motivo, dois anos mais tarde, oficiais da Câmara de São Paulo enviaram representação a D. Maria, requerendo que se conservasse por mais três anos Cunha e

¹⁸⁵ “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Santos a (D. Maria I), na qual fazem a história da capitania de São Paulo, referindo-se ao seu prestígio e à sua decadência”. 29 de março de 1783. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 36, doc. 3052.

¹⁸⁶ “Ordem para o Provedor da Fazenda Real mandar ir o cofre da Fazenda Real para a cidade de São Paulo, sem embargo de suas dúvidas”. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 65, 1940, p. 46.

¹⁸⁷ Isto é provado se analisarmos os mapas de produção das vilas, disponíveis a partir do ano de 1798. Não seria possível que a produção dos variados mantimentos estivesse plenamente difusa e que cada vila fosse especializada no cultivo de certos produtos apenas quinze anos depois sem que esse processo já estivesse em pleno desenvolvimento à época da escrita do documento. Sobre o perfil econômico das vilas, trataremos com maior detalhamento o tema no capítulo 03.

Meneses, já que gozavam do “pacífico, excelente governo, com que temos sido por ele dirigidos”.¹⁸⁸ Sua solicitação acabaria por não ser atendida, pelo motivo de o governador ter sido nomeado capitão-general da Índia, de maneira que, ainda em 1786, a rainha baixou decreto indicando Bernardo José de Lorena para substituí-lo no comando da capitania.¹⁸⁹ Até que efetivamente se concretizasse a vinda do nomeado, São Paulo esteve sob os auspícios de José Raimundo Chichorro da Gama Lobo.

Affonso Taunay destacou o papel que assumiria Cunha e Meneses e seu interino para a capitania em face do que ocorrera no governo imediatamente anterior. Ao endossar a visão negativa da figura de Saldanha, classificou-o como “perverso” e assinalou que ao deixar Meneses o governo, ele estava “cercado de maior estima e saudade dos paulistanos e paulistas. O Senado da Câmara por diversas vezes, em anos subsequentes, recordou quanto aquele ‘fidalgo conservara o todo da capitania em uma tranquila paz por ser homem de todo o juízo prudencial’”. Sobre o Marechal de Campo Frei José Raimundo Chichorro da Gama Lobo, indicou que seu “curto governo de dois anos também deixou as maiores saudades a seus governados”.¹⁹⁰

De toda maneira, ao assumir o comando de São Paulo em 1788, o novo capitão-general estaria por empreender diversas medidas, que, em muitos quesitos, eram inovadoras e tornar-se-iam fundamentais para a infraestrutura da capitania. Seus méritos são inequívocos, todavia muitas dessas providências haviam sido sugeridas anos antes, pelo “restaurador” Morgado de Mateus. Passemos então à análise desse importante governo, que duraria nove anos, praticamente até a virada do século.

Bernardo José de Lorena, quinto conde de Sarzedas, nascera em 1756, tendo assumido o governo da capitania, portanto, ainda jovem, aos 32 anos. O governo do fidalgo português, segundo Taunay, seria marcado por suas importantes obras de engenharia.

Em primeiro lugar, vale apontar que foi a partir de seu governo que o soldo dos governadores de São Paulo aumentou. A remuneração dos capitães gerais na colônia, como lembrou Pablo Mont Serrath, era forte indício da hierarquia geográfica dos governos na América Portuguesa. São Paulo, como notamos, a partir da observação da tabela 1, não era a

¹⁸⁸ “Representação dos oficiais da Câmara de São Paulo, a (D. Maria I), pedindo que conserve, por mais três anos, o (governador e capitão-general) Francisco da Cunha e Meneses”. 28 de dezembro de 1785. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo-Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 38, doc. 3128.

¹⁸⁹ “Decreto de (D. Maria I), nomeando D. Bernardo (José) Maria de Lorena (e Silveira), para o cargo de governador e capitão-general da capitania de São Paulo, por período de três anos”. 28 de julho de 1786. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo-Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 38, doc. 3142.

¹⁹⁰ Affonso de E. Taunay. *História da Cidade de São Paulo...* (Op. Cit.), pp. 190-191.

que proporcionava menor vencimento aos governadores, mas ainda não pagava tão bem como na Bahia e em Pernambuco, por exemplo. Isso porque, entre outros fatores, “se as capitanias mais importantes proporcionavam os maiores soldos, davam, também, mais prestígio”.¹⁹¹

Tabela 1 - Soldos dos governadores do Brasil e das ilhas (segundo quartel do século XVIII)¹⁹²

<u>Capitanias</u>	<u>Soldos</u>
Bahia	4:070\$000
Pernambuco	3:400\$000
São Paulo	3:200\$000
Grão-Pará	2:800\$000
Maranhão	2:800\$000
Piauí	2:000\$000
Madeira	4:000\$000
Açores	4:000\$000

Fonte: Cf. nota 192

A remuneração de pouco mais de três contos de réis foi aumentada, como dissemos, a partir de 1788, tendo sido aumentada em 25%, passando, portanto, aos 4:000\$000, valor que também seria pago ao governador que sucederia a Lorena, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça.

Quanto à relação do governador com os súditos da capitania, Affonso Taunay apontou que os paulistas não viram com bons olhos seu governo, graças a seu acentuado autoritarismo e “descaso pela condição social dos vassalos a quem governava, fossem eles dos mais graduados”.¹⁹³ As queixas, que muito lembravam aquelas que se faziam a respeito de Martim Saldanha, permitem relacionar a presença do capitão-general, da administração da Coroa, portanto, à supressão dos poderes locais, representados pelas Câmaras Municipais. Nesse sentido, seriam constantes, especialmente na cidade de São Paulo, onde, conforme lembrou Ronaldo Capel, em seu estudo sobre o governo de Lorena em São Paulo, essa situação era agravada graças “aos seus baixos recursos financeiros (...), bem como para o pagamento da aposentadoria dos Ouvidores, sobrando muito pouco para as obras mais indispensáveis ao

¹⁹¹ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), p. 47.

¹⁹² Arquivo Histórico Ultramarino. Administração Central. Conselho Ultramarino. Brasil – Geral, cx. 23, doc. 1981; Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Registo Geral das Mercês, d. José, liv. 19, fl. 22 apud Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), p. 47.

¹⁹³ Affonso de E. Taunay. *História da Cidade...* (Op. Cit.), p. 193.

desenvolvimento da Cidade”.¹⁹⁴ Por seguir a mesma lógica de seus antecessores, o governo de Lorena mantinha-se impondo tributos que deveriam ser destinados a obras infra estruturais na capitania, as quais, muitas vezes, atrasavam, o que era visto pelos locais como algum tipo de “descaso com a realidade local”.¹⁹⁵

Se é verdade que existiam tais reclamações, algumas nuances devem ser pontuadas. No ano de 1793, por exemplo, os oficiais da Câmara de São Paulo enviaram representação à rainha para que lhes fosse concedida licença de colocar na Câmara o retrato de Bernardo José de Lorena, pois

A Câmara desta Cidade Tendo concluído a necessaríssima obra da Sua nova Casa, e da nova Cadeia, e querendo de algum modo mostrar-se agradecida (...) com que o seu Excelentíssimo General Bernardo José de Lorena se empenhou para a última conclusão dela, querendo ao mesmo tempo fazer vir ao público (...) a grande mercê que V. Majestade fez a este Povo em mandá-la reger por um Fidalgo (...) que tem honrado e tirado do abatimento, que lhes tem feito utilíssimas obras públicas, que tem civilizado e regulado as Tropas, que tem aumentado a agricultura, e introduzido o comércio (...)¹⁹⁶

O documento, aparentemente contraditório com as afirmações colocadas por Taunay, indica, na verdade, a volatilidade no comportamento das Câmaras em relação aos governadores. Em linhas gerais, podemos afirmar que, quando seus interesses eram atendidos, posicionavam-se a favor dos governadores, como bem ilustra a carta acima transcrita. Por outro lado, quando viam sua autonomia ou suas ambições ameaçadas, tratavam de criticar e maldizer da maneira mais incisiva possível não só a figura do capitão-general como também todos os seus feitos, que, nessa hipótese, eram normalmente diminuídos ou até mesmo negados.

De qualquer forma, vejamos, na prática, a que se referem os oficiais ao indicarem que ele vinha civilizando as tropas e aumentando a agricultura e comércio.

Na cidade de São Paulo, executou obras públicas como “o Chafariz da Misericórdia, o quartel da força de linha da guarnição local, a construção da ponte sobre o Anhangabaú que ficou chamada do Lorena, o reforço do calçamento, o levantamento da primeira planta urbana”.¹⁹⁷ O calçamento do caminho do mar, obra que seria conhecida como a *calçada do*

¹⁹⁴ Ronaldo Capel. *Op. Cit.*, p. 58.

¹⁹⁵ *Ibidem*.

¹⁹⁶ “Representação dos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo, a (D. Maria I) para que lhes seja concedida licença de colocar na Câmara o retrato de Bernardo José de Lorena, pois tem sido um governador excepcional, conseguindo melhorar o nível de vida dos paulistas”. 6 de março de 1793. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo- Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 41, doc. 3357.

¹⁹⁷ Affonso Taunay. *História da cidade...*(*Op. Cit.*), p. 194.

Lorena, foi seu mais notável feito, da qual decorreram “consideráveis benefícios pelo aumento do trânsito de gêneros de exportação”.

Na verdade, todos os governadores, de alguma maneira, haviam já se empenhado na execução do projeto. O próprio Morgado de Mateus, na década de 1760, havia já apontado a necessidade de se melhorar os caminhos que ligavam Santos à região do planalto.¹⁹⁸ Foi em 15 de fevereiro de 1792, contudo, que a obra estaria pronta. Em ofício a Martinho de Melo e Castro, secretário da Marinha e Ultramar, relatava que se achava

Concluído o Caminho que desta cidade até o Cubatão da Vila de Santos, de sorte que até de novo se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar Tropas de Bestas encontradas sem pararem; o péssimo caminho antigo, e os princípios da Serra bem conhecidos, eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica fácil. (...)

A pensão que ficam pagando os Tropeiros até a satisfação da quantia total é quarenta réis por Besta, e cento e vinte réis para cada cabeça de Gado, nem sentem incômodo algum, para que ainda mais de quanto pagam terão de avanço nas maiores cargas, com que agora pela facilidade do Caminho podem as Bestas.

A importância da Obra e o Dinheiro que tem sido restituído ao cofre dos Ausentes se vê na Certidão no. 2, onde igualmente se mostra o que falta para satisfazer o empréstimo.

Foi-me igualmente preciso cuidar na conservação do mesmo Caminho para sempre, e tendo persuadido primeiramente as Câmaras das Vilas a quem pelo seguirem continuamente devia pertencer o concerto, obrigou-se a Câmara desta Cidade, com as outras de Serra acima, a conservarem bom o Caminho até o Pico da Serra (...) ¹⁹⁹

Bernardo José de Lorena deu conta, no documento, não só da feitura do dito caminho, mas de como seriam repostos os investimentos ali despendidos e de que forma seria executada a manutenção da estrada, o que, segundo ele, gerava incontida “satisfação” dos tropeiros que por ali circulavam. É verdade que a D. Maria I não agradou o fato de terem-se utilizado do dinheiro dos “Ausentes”, já que, por regimento, não se lhes podia tomar dinheiro nem mesmo

¹⁹⁸ Cf: “Portaria para o Tenente Francisco Nobre da Luz abrir novo caminho desde esta Cidade até o Cubatão Geral do Rio de S. Vicente, onde se embarca para a Vila de Santos”. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 65, 1940, p.197.

¹⁹⁹ In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 45, 1924, p.70-71. O original pode ser consultado em: “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga a cidade de São Paulo a Cubatão, na vila de Santos”. 15 de fevereiro de 1792. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 11, doc. 566.

em casos de urgência, de maneira que, ainda antes da conclusão do caminho, a rainha já ordenara ao capitão-general que a quantia fosse integralmente ressarcida.²⁰⁰

O cuidado do governador ao modernizar o caminho para o litoral demandou intensos estudos e esforços múltiplos²⁰¹ e estava relacionado, em realidade, à outra preocupação, mais abrangente: consolidar o comércio direto com o Reino, a partir da concentração, no porto de Santos, dos produtos exportados. Em 28 de dezembro de 1789, Lorena determinava, em longo ofício, que poderiam ser

transportados para fora, sem seja preciso alcançar-se licença, os efeitos seguintes: milho, feijão, farinha, toucinho, fumo e todos os pomos e raízes que a terra produzir (...)

Não poderão sair açúcares, gomas, arrozes, sem que primeiro se alcance licença porque no caso que os compradores desta vila queiram os ditos efeitos para carga do navio que estiver ou se esperar neste porto e estão em primeiro lugar, cujos efeitos serão pagos pelos preços que então correrem na praça do Rio de Janeiro, pois não devem ser transportados para fora havendo na Capitania compradores que os queiram para desempate e devida carga dos navios que aqui chegarem (...) ²⁰²

Lorena seguramente almejou priorizar a saída dos produtos oriundos da capitania pelo porto de Santos e impedir que os senhores de engenho e produtores agrícolas continuassem a negociar com os mercadores da praça do Rio de Janeiro. Para ele, “todos os gêneros da Capitania saíam dos diferentes portos da Marinha sem pagarem os Dízimos nesta Alfândega [da vila de Santos], porque vinham a ela, e iam pagá-las segundo diziam no Rio de

²⁰⁰ “Carta da rainha d. Maria a Bernardo José de Lorena sobre a proibição de se usar dinheiro do cofre dos ausentes”. 9 de maio de 1791. In *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 45, 1924, pp. 76-78.

²⁰¹ Para o tema, cf: Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. São Paulo: FFLCH/USP 1994 [dissertação de mestrado]. Segundo Mendes, “cabe lembrar que calçar uma via demanda uma série de trabalhos anteriores, como preparar a plataforma (ou terreno), fazendo aterros e construindo muros de arrimo. Assim, a pavimentação com pedras implica outras obras, que ficam implícitas na sua realização. A construção da Calçada, segundo conhecimentos de engenharia que nunca haviam sido aplicados anteriormente, conduz novamente à ideia de um ‘projeto’ para as alterações do caminho: os muros a serem feitos, as pedras a assentar, as curvas a alterar, o leito a alargar, os buracos a tapar – algo foi pensado, estudado, idealizado, elaborado, isto é, ‘projetado’”. In: *Ibidem*, p. 60 apud Ricardo Felipe Di Carlo. *Explorar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. São Paulo: FFLCH/USP 2011 [dissertação de mestrado], p. 12. Di Carlo apontou que “Na verdade, como analisa Denise Mendes, a duração da Calçada era limitada porque comportava apenas pedestres e animais – apesar da falta de estradas carroçáveis já ser sentida. É fato que havia um dilema entre a necessidade e a realidade, uma vez que era indispensável um caminho mais fácil para o comércio cada vez mais importante do açúcar, porém, faltava equipe técnica e recursos capazes de propiciar um caminho (...) outro problema da construção era a raiz da serra, pois a Calçada manteve a necessidade da travessia Cubatão-Santos, já que chegava somente a Cubatão. Assim, todo o comércio do porto santista obrigatoriamente deveria fazer uma viagem por canoas”. In: *Ibidem*, p. 13.

²⁰² “Parecer sobre a conveniência dos gêneros de S. Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos”. 28 de dezembro de 1789. In *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 31, 1901, pp. 189-199.

Janeiro”²⁰³, de modo que a arrecadação de impostos pela Alfândega seria incrementada consideravelmente se os produtos fossem todos escoados pelo porto santista. Renato de Mattos apontou a importância da atuação dos Juizes da Alfândega e de Fora de Santos durante a vigência da “lei do porto único”, uma vez que “eram estes os responsáveis diretos pela execução do cumprimento das restrições ao comércio com outros portos da América portuguesa”.²⁰⁴

O governador, segundo Maria Thereza Petrone, tomou uma série de medidas para aumentar a produção da agricultura, tendo proibido em 1789 todo comércio dos portos da capitania que não fosse o direto entre Santos e a Metrópole. Isso deveu-se, sobretudo, em seu dizer, ao fato de que “dessa maneira os navios viriam a Santos, trazendo mercadorias e tornando mais vantajosa a exportação, cujo produto mais importante era o açúcar”.²⁰⁵

À luz dos preceitos marxistas, muito em voga na década de 1970, apontamos anteriormente que, nessa perspectiva, a noção de “progresso” da capitania era diretamente relacionada à estruturação de sua economia para atender o mercado exportador. Nesse sentido, o movimento de realocação da periferia ao centro do sistema colonial, vivido pela capitania de São Paulo, teve importante guinada a partir do governo de Lorena; esse, na verdade, era o grande cerne de suas políticas econômicas.

Para o governador, “concentrar todo movimento comercial num só porto seria vantajoso para o desenvolvimento da economia paulista” e, dessa maneira, o comércio entre a capitania colonial e a metrópole seria reforçado, ou melhor, plenamente estabelecido. De acordo ainda com Petrone, algumas nuances devem ser observadas na política de instituir um “porto único” para as trocas mercantis com Portugal, já que “ela beneficiou, na realidade, a agricultura de ‘serra acima’ que obrigatoriamente tinha que exportar seus produtos pelo porto de Santos, pois os navios tinham que buscar naquele porto tudo o que a Capitania pudesse exportar”.

A consequência direta desse fato foi, portanto, beneficiar o porto de Santos, “em detrimento dos portos do litoral Norte da Capitania, cuja produção principal, o açúcar e a aguardente, não valia a pena ser levada para Santos”.²⁰⁶ Com efeito, reclamações dos produtores de açúcar das vilas do litoral do Norte foram percebidas na correspondência,

²⁰³ “Carta para Martinho de Mello e Castro”. 03 de setembro de 1789. In *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 45, 1924, pp. 34-36.

²⁰⁴ Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009 [dissertação de mestrado], p. 85.

²⁰⁵ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira... (Op. Cit.)*, p. 17.

²⁰⁶ *Ibidem*, p. 17.

como, por exemplo, no parecer dado por Cândido Xavier de Almeida e Souza, tenente-coronel da vila de Ubatuba, no qual, ao contestar a medida, assinalava que

Que justo, que nacional, que belo se apresenta na aparência este artigo aos olhos do mundo (...) não há na vila de Santos para a compra dos efeitos que mandam ir àquele porto dinheiro, nem compradores, e é notório que os do Rio de Janeiro são os que mandam comprar os ditos efeitos por sua conta para a maior parte da carga dos Navios (...)

Não passam ali [no porto de Santos] três ou quatro os compradores coligados, cada qual promete menos porque, de mão comum, o que um ajunta se reparte por todos. Consiste o interesse do lavrador em vender os seus efeitos a quem melhor lhes paga, seja quem for. É justíssima a preferência dos gêneros para carga dos navios no porto de Santos, mandando os compradores aos portos destas Vilas justar e transportar o que comprarem em embarcações suas ou fretadas pela falta que aqui há delas, como praticavam as do Rio de Janeiro, pagando pelos mesmos preços, e de boa vontade se lhes ampliaram todos os gêneros (...)²⁰⁷

O sarcasmo do tenente-coronel é evidente na dura crítica à medida do capitão-general, mas seus fundamentos são, todavia, consistentes. Os senhores de engenho eram, antes de tudo, empresários²⁰⁸ e era lógico que procurassem vender seus produtos para quem melhor lhes pagasse e da maneira que lhes fosse mais conveniente. A solução encontrada por Lorena seria depois contestada pelo governador subsequente, tema a que tornaremos mais adiante. O fato determinante foi que, claramente, houve forte intenção de Lorena de incrementar agricultura e produção em São Paulo para consolidar sua inserção no mercado transatlântico, intenção manifestada seja no empreendimento da calçada do Lorena quanto na política do porto de Santos.

Essas medidas, aliás, relacionadas ao comércio externo, estiveram atreladas, também, à outra política sua, que visava a orientar a saída e entrada das mercadorias na capitania a fim de se fomentar o mercado interno, segundo Norma M. Doro, Sonia Letaif e Vilma S. Marques. As historiadoras indicaram o surgimento de “casinhas”, um tipo de mercado muito modesto, que “já em 1787 eram pequenas e poucas e não podiam acomodar o povo que a elas acorriam com seus mantimentos para o disporem e com isso muitos lavradores deixavam de vir às casinhas do que lhes advinha gravíssimos prejuízos”.²⁰⁹ Nesse contexto, ainda de acordo com elas, os benefícios advindos das obras de Lorena “teriam contribuído significativamente para o incremento do comércio local, principalmente pela edificação de

²⁰⁷ Parecer sobre a conveniência dos gêneros de S. Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos”. 03 de setembro de 1789. In *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 31, 1901, pp. 189-199.

²⁰⁸ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), p. 147.

²⁰⁹ Norma M. Doro; Sonia Letaif; Vilma S. Marques. “O incremento econômico no governo de Bernardo José de Lorena (1788-1797)”. *Boletim de História: Centro de Estudos Históricos/ Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (Sedes Sapientiae)*, São Paulo, t. II, p. 414-442, 1965/1966. p. 421.

alguns mercados e o controle sobre a circulação de mercadorias”. A esse respeito, Ronaldo Capel salientou que “tais obras, portanto teriam contribuído significativamente para o desenvolvimento da Capitania, sendo, no entanto, com exceção das “casinhas”, um plano continuado, iniciado pelos governos anteriores ao de Lorena [grifo nosso]”.²¹⁰

Em síntese, se as medidas de Lorena apontaram no sentido de dar conta da realidade local, promovendo o fomento às lavouras de diversos gêneros agrícolas, também estiveram direcionadas ao aspecto conjuntural, vale dizer, o de propiciar a entrada da capitania no comércio com a metrópole. Reiteramos, ademais, a continuidade de algumas de suas políticas em relação aos governos anteriores, notadamente às relacionadas ao período do Morgado de Mateus, sem prejuízo algum para o caráter diligente e inovador de seu comando à frente do governo de São Paulo.

Com efeito, percebemos a boa repercussão de suas providências em carta de D. Rodrigo de Souza Coutinho a seu sucessor no posto de capitão-general, na qual o secretário da Marinha e Ultramar recomendava que o novo governador deveria

(...) dar uma Informação por escrito do estado atual daquela Capitania e dos principais negócios de que V. Senhoria deve ter notícia. Essas instruções darão a V. Senhoria os conhecimentos preliminares e locais de que precisa até que com suas próprias luzes conheça os meios mais próprios de dirigir as suas disposições ao fim de promover a felicidade daqueles Povos como o principal objeto a que V. Senhoria deve encaminhar todos os seus cuidados(...) manda Sua Majestade recomendar (...) que adote as medidas e o sistema de governo de Bernardo José de Lorena, que tem merecido uma completa aprovação da Mesma Senhora de cujo sistema V. Senhoria se não deve afastar sem as mais bem fundas e sólidas razões²¹¹

*

Em primeiro momento, defender o território foi o principal objetivo dos governadores e da Coroa e daí adveio a necessidade de um governo único, de políticas para melhor ocupar a região e para incrementar sua economia. Nesse contexto, as políticas de diversificação da agricultura paulista foram respostas às necessidades ligadas, por um lado, às dinâmicas locais da economia - abastecimento dos contingentes militares e da população – e, por outro, à política metropolitana do “novo padrão de colonização”.

²¹⁰ Ronaldo Capel. *O governo de Bernardo José... (Op. Cit.)*, p. 60.

²¹¹ “Aviso (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao governador 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 e general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena”. 27 de outubro de 1796. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 13, doc. 661.

O governo de Lorena findaria em junho de 1797, momento em que tanto o Reino quanto São Paulo já se encontravam em cenários muito diversos daqueles da primeira metade do século e, especialmente, do momento em que Morgado de Mateus assumiu o governo da capitania restaurada. Vejamos como, durante o mesmo século e o Oitocentos, São Paulo passou por transformações em sua economia agrícola, ao mesmo tempo em que manteve e aprofundou relações mercantis que já estavam lá estabelecidas desde o descobrimento das minas nos domínios lusitanos na América.

CAPÍTULO 2

PERMANÊNCIAS E RUPTURAS: AS TRANSFORMAÇÕES NUMA ECONOMIA DE ABASTECIMENTO

A criação de vilas e o aumento populacional são fatores que nos ajudam a vislumbrar parte das mudanças que São Paulo experimentou no século XVIII. Encorajadas pela Coroa Portuguesa, as transformações estiveram intrinsecamente ligadas a todo o referido processo de inserção mais profunda de São Paulo no sistema colonial. Uma capitania povoada e mais amplamente ocupada propiciava, além de tudo, maior eficácia no controle e defesa de seus territórios, o que também era reforçado pelo maior enlace daqueles domínios com a metrópole europeia.

Tendo por base a referida política do Morgado de Mateus de fundação contínua de vilas, percebe-se, a partir da análise do mapa 3, que, de fato, muitas foram criadas durante seu governo, como foi o caso de Atibaia, Apiaí e Lages. Outras surgiram, sobretudo, durante o período de Lorena (Lorena, Porto Feliz e Nova Bragança).

Mapa 3- Vilas criadas na capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII

Fonte: Bruno Aidar. *A vereda dos tratos. Fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. São Paulo: FFLCH/USP (tese de doutorado), 2012, p. 173.

No que se refere à população, entre 1690 e 1796, houve aumento do número de habitantes de mais de dez vezes. No primeiro ano, estimaram-se 15.000 habitantes; no segundo, mais de 163.000. Se tomarmos, por exemplo, como recorte, o período de governo do Lorena, entre 1788 e 1797, observaremos aumento da ordem de 34 mil habitantes aproximadamente, o que representa 26% a mais no ano final em relação ao inicial. Por outro lado, se considerarmos o aumento calculado desde a restauração, em 1765, quando, segundo estimativa, havia cerca de 78 mil habitantes na capitania, o número cresceu mais de 100%.

Tabela 2- População da capitania de São Paulo pelos antigos recenseamentos e estimativas

Censo e/ou estimativa	População global
1690	15.000
1765	78.855
1772	100.537
1777	124.205
1782	125.060
1788	130.586
1791	142.857
1792	150.404
1793	148.771
1794	154.502
1795	164.659
1796	163.149

Fonte: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1836*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000, p. 213.

É certo que, fosse por mais vilas, população maior ou produção agrícola mais incrementada, São Paulo, ao final do Setecentos, diferia em muitos aspectos daquela capitania de São Vicente, que, décadas antes, vira-se tão impactada pela descoberta do ouro nas Minas Gerais. Apesar das mudanças, continuariam as alusões dos locais e governantes ao fato de que ali se necessitava promover o comércio, a civilização e salvar o território. Ela, afinal, era decadente ainda nos últimos anos da centúria?

Nesse sentido, antes de procurarmos dar conta dessa resposta, precisamos analisar as dinâmicas mercantis que já existiam na capitania e, ao longo dos séculos XVIII e XIX, tomaram ainda mais fôlego. Durante mais de trinta anos, a agricultura da capitania mudou substancialmente, graças às medidas implantadas pela Coroa e seus agentes, e, nos anos finais do Setecentos, havia se consolidado a lavoura açucareira – mas não só, fortificara-se também

o cultivo de diversos gêneros. Faz-se mister, tendo em vista esse contexto, tecermos algumas considerações a respeito do espaço mercantil paulista na segunda metade da centúria. Naquele momento, ele já congregava antigas redes comerciais estabelecidas com outras partes da colônia, bem como novas regiões de produção de víveres e de açúcar, de modo que ali se forjaram relações sociais próprias e atreladas às dinâmicas econômicas da região

2.1- As trocas comerciais e a estrutura social paulista: redes abastecedoras e produção de mantimentos

Na segunda metade do Setecentos, como se viu, a economia da capitania iniciou a mudar sensivelmente seu perfil. Se é verdade que as redes mercantis que haviam se formado desde o século anterior continuaram a existir, a restauração administrativa marcou o ímpeto para que a produção, já diversificada, fosse mais amplamente estabelecida nas terras paulistas. Pretendia-se transformar, na verdade, a economia existente, baseada no cultivo de gêneros agrícolas, mas que mantinha como traço marcante seu caráter de abastecimento de outras regiões. Os agentes metropolitanos buscaram, nesse novo momento, organizá-la de maneira mais sistemática, visando ao abastecimento da população local, composta pelas tropas militares que vinham ocupando o território de São Paulo, bem como os habitantes da capitania, cujo número crescia vertiginosamente. Vimos que, ao mesmo passo, interessava a Portugal que a colônia produzisse matérias primas para alimentarem o processo de recrudescimento das suas manufaturas, de sorte que o Brasil – e suas capitanias – deveriam suprir o Reino com os artigos agrícolas que a esse processo fossem necessários.

Embora essa política, mais clara e deliberada, tenha surgido a partir do governo do Morgado de Mateus, é fundamental atentarmos às correntes comerciais que se davam no território da capitania desde o século XVII e que se mantiveram ao longo da centúria. Só assim poderemos entender o acúmulo de capitais que aquelas atividades mercantis propiciaram para que se lograsse estabelecer grandes lavouras em São Paulo e para que se consolidasse a elite agroexportadora, que, já no início do século XIX, enviava diversos produtos a Portugal.

O chamado *Caminho Velho* fazia da capitania de São Paulo, desde o século XVII, praticamente a única forma de acesso à região das Minas Gerais e passava por vilas como Mogi das Cruzes, Taubaté, Guaratinguetá e Lorena. A vila/cidade de São Paulo integrava-se a esse circuito com maior facilidade, portanto, uma vez que da capital chegava-se com facilidade a Mogi. A partir da abertura do *Caminho Novo*, que ligava diretamente o Rio de

Janeiro à região mineira, São Paulo perdia, à sua conclusão, no início do século XVIII, a primazia do comércio com as minas (ver mapas 4 e 5).

O *Caminho Novo* iniciava no Rio de Janeiro e, segundo André Figueiredo Rodrigues, apresentava duas variantes na região alagadiça da Baixada Fluminense. A primeira tinha como roteiro a seguinte rota: “partia-se do Rio de Janeiro em embarcação ligeira, até Irajá, seguindo ao porto de Nossa Senhora do Pilar. Aí, subia-se em direção ao sítio do Couto, indo à canoa pelo rio Morobaí acima; chegando-se ao pé da serra do Mar, na lombada chamada Tinguá, subia-se ao Pouso Frio”. Desse ponto, atingiam-se roças nas margens do rio Paraíba, onde se encontrava com a outra variante fluminense que subia o vale do Piabanha.¹ Já o outro desvia seguia pela serra da Estrela, “de onde se subia ao alto do Córrego Seco (atual Petrópolis); passava-se pela fazenda Samambaia e do padre Correia, indo atingir o sítio de Piabanha. A subida continuava até o Sumidouro (...) onde o caminho se encontrava com o que vinha pelo lado esquerdo da serra”.²

¹ André Figueiredo Rodrigues. *Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo*. São Paulo: FFLCH/USP, 2002 (dissertação de mestrado), pp. 24-25.

² *Ibidem*, p. 25.

(Mariana) e rio das Velhas.³ Dessa forma, o Caminho Novo seguia do Rio de Janeiro até se encontrar com o Velho, mas na região mais distante de onde iniciava o trecho paulista.⁴

Nessa região da Borda do Campo⁵, vale mencionar o caso da fazenda que fora adquirida por José Aires Gomes, que, além da propriedade, adquiriu todos os seus logradouros e terras anexas. Sua localização no *Caminho Novo* foi privilegiada desde a interiorização do território mineiro, na primeira metade do século, e o consequente surgimento de centros urbanos, que geravam mercados e serviam como polos de redistribuição dos produtos vindos do litoral. Esse momento de estímulo aos segmentos devotados à agricultura foi sucedido pelo período de retração aurífera, em que o Rio de Janeiro adquiriu preponderância, na medida em que se tornou mercado consumidor, fornecedor de créditos e escravos. Nesse sentido, “a aglomeração populacional, ao redor das vilas auríferas, se voltava para o abastecimento urbano e da população escrava, através de uma pequena produção de gêneros alimentícios”.⁶

Nessa lógica, ao comprar a fazenda e propriedades adjacentes, José Aires Gomes tornou-se senhor de grande domínio de terras na serra da Mantiqueira. A fim de manter o poder e os fatores de produção daquelas terras, “empreendeu constantemente aquisição de novas propriedades e a expansão de seus domínios rumo aos sertões, expandindo a fronteira”.⁷ Ocorria que, ainda segundo Figueiredo, para que se recebesse uma sesmária, aquele que solicitava deveria comprovar que possuía família e condições de desenvolver práticas agrícolas nas terras requisitadas. O fato de muitos dos residentes daquela região não

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*. Segundo o autor, “quem se dirigia a Minas Gerais passava por sucessivos pousos, vendas e roças localizados à margem do Caminho Novo. Como desde o seu início a construção esteve a cargo da iniciativa particular do bandeirante Garcia Rodrigues Pais, ajudado depois por seu cunhado e primo Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, a disposição dos nomes dos moradores residentes ao longo do percurso nos permite confirmar o predomínio da ordem privada na solidificação desse caminho. Esta consolidação ‘pessoal’, representada pela sucessão de nomes dos residentes ao longo do caminho, confirmava uma ordem já estabelecida na estrada desde princípios do setecentos, quando o trajeto começou a ser utilizado pelos transeuntes. Com o avançar dos anos, os descendentes destes primeiros ocupantes de terras do Caminho Novo constituíram as grandes famílias proprietárias de terras da região. Entre as famílias detentoras de grandes glebas na Mantiqueira destaca-se a do futuro conjurado José Aires Gomes.” *Ibidem*, pp. 25-26.

⁵ Distrito da comarca do Rio das Mortes, cuja sede era São João del-Rei. A localidade era servida por diferentes canais de escoamento, a saber, a estrada do Comércio, estrada da Polícia e o Caminho Novo. Ali, segundo Saint Hilaire, “tudo parecia vivo e animado”, de modo que São João desempenhava importante função abastecedora do mercado regional e de redistribuição dos produtos vindos do Rio de Janeiro. Cf. Alcir Lenharo. “A conexão mercantil Sul de Minas-Rio de Janeiro”. In: *As tropas da moderação*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992 [1ª edição de 1979].

⁶ *Ibidem*, p. 47.

⁷ *Ibidem*, p. 52. Segundo Figueiredo, “quando os ajudantes de ordens e o governador dom Rodrigo José de Meneses penetraram em 1781 nas áreas proibidas daquela serra, observaram a ação de José Aires Gomes e dos homens ligados a ele na produção e na exploração agrícola e mineral daqueles espaços fronteiriços”.

possuírem escravos impulsionou o trabalho livre embasado na mão de obra de familiares e agregados.

A esse respeito, vale tecermos alguns apontamentos a respeito das características das propriedades agricultoras na região centro-sul da colônia, que apresentavam estruturas diversas das grandes unidades de produção monocultoras do Nordeste açucareiro. Já na década de 1980, Roberto Martins indicara que as fazendas do sul da capitania de Minas Gerais, formadas durante o período da mineração e também a partir do êxodo populacional com a decadência das atividades de extração de ouros e diamantes, tinham por traços principais a autossuficiência, a diversificação das culturas e a desconexão com o mercado exportador.⁸ É interessante atentar à forma como se conformam essas unidades, que, se é verdade que não tinham quaisquer ligações com o mercado exportador, constituíam verdadeiras fazendas de produção mista, que produziam para manter-se e também para pequenos mercados locais.

Nesse diapasão, Alcir Lenharo identificou o mesmo processo de comercialização dos excedentes agrícolas das propriedades no sul de Minas que, com o refluxo da mineração, passaram a direcionar os produtos, antes para abastecimento das Gerais, ao Rio de Janeiro.⁹ Segundo ele, a região experimentou um reforço na sua estrutura econômica, que já era alicerçada na produção mercantil de gêneros de subsistência. A lógica produtiva, a partir das décadas finais do Setecentos, seria justamente a produção de víveres, mas voltada para fora, em busca de mercados. O fator decisivo para que essa tendência se consolidasse teria sido, assim, “o mercado carioca que, dilatando-se progressivamente, ainda que de forma lenta, garantiu o movimento de reorganização interna da economia do Sul de Minas”.¹⁰

A produção sul-mineira era, destarte, maciça no que se refere aos gêneros de subsistência, como queijos, gado vacum e suíno, toucinhos e carnes salgadas; mas era o tabaco que figurava como o grande gênero de exportação da capitania, ao lado do algodão,

⁸ Roberto Borges Martins. *Growing In Silence: the slave economy of nineteenth century Minas Gerais- Brasil*. Vanderbilt University, 1980 (tese de doutorado).

⁹ Alcir Lenharo. *As tropas da moderação*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992 [1ª edição de 1979].

¹⁰ *Ibidem*, pp. 60-61. O autor esclareceu-nos que “as condições de produção da pecuária sul-mineira denotavam um tipo de organização econômica preparada para produção em escala mercantil. Os currais tinham uma dependência à parte, para aproveitamento do leite, com o que era fabricado o queijo de Minas, de ampla aceitação no mercado. Era usual o emprego de cercas de pau-a-pique, valos e muros de pedra, o que denotava uma utilização da tecnologia não tão primitiva. Os pastos recebiam melhores cuidados e costumeiramente eram divididos em quatro partes, favorecendo a melhor alimentação do gado. Esta se completava com distribuição regular do sal, milho e principalmente farelo”. Para ele, o “caráter mercantil dessa produção é que permitiu à economia do Sul de Minas assimilar o fluxo migratório das áreas mineradoras em crise. Da mesma forma, recebeu esta região um impacto positivo dos capitais deslocados da mineração. Isso explica, em grande parte, o desvio de escravos, remanejados para a produção agropastoril – o que dará à propriedade de subsistência do sul de Minas uma marca original, já que apoiada em larga escala no trabalho compulsório [destaque nosso]”.

ainda que em menor escala. Para Lenharo, da produção mineira, mereceu destaque “a proeminência das exportações do Sul de Minas, traduzidas principalmente pelas exportações do registro de Itaguaí, que servia ao movimento da estrada real Rio-São Paulo e que atendia particularmente à região mais ocidental do Sul de Minas”.¹¹ Com efeito, essa estrada registrava 21 das 28 tropas de Minas, que carregavam majoritariamente tabaco, algodão e mantimentos em geral.¹²

Em realidade, o grande polo de destino da produção mineira era o Rio de Janeiro justamente porque a capitania paulista dificilmente se tornaria depositária daqueles mantimentos na medida em que a economia agropastoril paulista também procurava escoar seus excedentes buscando alternativas de mercado.¹³ Na verdade, a concorrência das economias das duas capitanias era notável porque passavam, *mutatis mutandis*, pelo mesmo processo. Exemplos concretos dessa competição entre as duas áreas são os ofícios, a que já nos referimos em momento anterior, em que paulistas requeriam a proibição da plantação de açúcar e tabaco em Minas por ela ser-lhes essencialmente prejudicial.¹⁴

O ponto comum às pequenas unidades agrícolas mineiras que foram surgindo e as “fazendas mistas” paulistas consiste na sua organização produtiva. Essas novas propriedades que se espalharam pelos domínios meridionais coloniais, ao longo do final do século XVIII, mantinham como característica o cultivo de *diversos artigos agrícolas* em suas terras.

Tendo feito, então, essa curta reflexão acerca da questão das propriedades e do uso da terra na importante região do *Caminho Novo* e nas áreas mais ao sul da colônia, tornemos à nossa questão central, qual seja, o impacto da abertura dessa nova rota para a capitania paulista e o escoamento da produção de mantimentos que seguiam rumo às minas.

¹¹ *Ibidem*, pp. 69-70.

¹² *Ibidem*, p. 69.

¹³ *Ibidem*, p. 67.

¹⁴ “Ofícios (cópia) dos oficiais, respectivamente, das Câmaras das vilas de Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, São Luís do Paraitinga, Jacareí, Mogi das Cruzes e cidade de São Paulo, a Martim Lopes Lobo de Saldanha, governador e capitão general da capitania de São Paulo, datados solicitando que se proíba as plantações de cana de açúcar e de tabaco nas Minas Gerais”. 18 de novembro de 1775. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo(023)*, cx. 7, doc. 397.

Mapa 5- Rotas que levavam à região mineira com destaque aos chamados *Caminho Velho* e *Caminho Novo* (de acordo com a geografia atual)

Fonte: <http://viagemhistoria.blogspot.com.br/2016/10/estrada-real-caminho-velho-antiga-rota.html>. Acesso em 03 de janeiro de 2018.

Na década de 1970, a historiadora Alice Canabrava já fazia menção a essa perda da função de “área de passagem e de abastecimento do mercado próspero das minas gerais de ouro”¹⁵, desde a construção do *Caminho Novo*. A questão que se nos coloca, contudo, é que a capitania **não** assumiu papel quase nulo ou de decadência econômica. Caracterizá-la como região decadente é obliterar o comércio realizado com o **extremo sul**, por meio dos muars e tropas, e com as regiões das outras minas descobertas, em **Goiás e Mato Grosso**¹⁶. Temos, portanto, de definir qual era a natureza dessas trocas comerciais.

¹⁵ Alice Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo”. 1765-67. In: Revista brasileira de Economia, v. 26, no4. Rio de Janeiro, out/dez. 1972, p. 116.

¹⁶ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 2000, 1a. reimpressão da 3a. edição de 1990 (1a. edição de 1945); *Idem*. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 3a edição (1a

Desde cedo, haviam se formado correntes comerciais ativas entre as vilas paulistas – ou vicentinas, antes de 1709 - e as regiões das minas. Ainda com baixos níveis de produção nessas unidades agricultoras, houve decerto grave problema de desabastecimento no mercado regional, que antes de produzirem para o próprio consumo, produziam para o comércio com as áreas mineradoras. A carestia e a escassez dos mantimentos foram resultados diretos do surgimento desse comércio, situação que demandou a forte atuação das câmaras municipais para tentar controlar o problema dos preços¹⁷.

Os produtos que saíam da capitania eram dos mais variados: trigo, toucinho, sal, aguardente, açúcar, algodão, azeite, entre outros. A existência dessa ampla rede mercantil corrobora, na verdade, a hipótese de que a abertura do chamado Caminho Novo não causou algum tipo de decadência do comércio paulista¹⁸. De acordo com Mafalda Zemella, São Paulo, que, ao tempo do início da mineração “não possuía fontes organizadas de produção em larga escala, nem efetivos humanos para abastecer as Gerais, improvisou produção e população, de forma tão vigorosa, que serviu de retaguarda econômica das regiões mineradoras do centro e do oeste brasileiro”.¹⁹

Se o dinamismo do mercado em desenvolvimento teve algum fator de propulsão, podemos dizer que, em primeiro momento, foi o comércio de muares com o sul brasileiro. Esse tipo de troca já existia desde antes da descoberta do ouro, mas teve crescimento notável por conta da ocupação na região das minas. Celso Furtado já apontara que, ao contrário das culturas do litoral, a economia mineira dependia muito do transporte terrestre e de um fluxo de animais de carga²⁰. Por isso, e para sistematizar o comércio da produção de gado, criou-se, logo nas primeiras décadas do século XVIII, a feira de gado de Sorocaba. Surgia, aí, uma nova categoria de negociantes e tropeiros, que se destacaram na economia.

Com as feiras de animais de Sorocaba, segundo, Sérgio Buarque, assinalou-se “distintamente uma significativa etapa na evolução da economia (...) paulista. Os grossos cabedais (...) tendem a suscitar uma nova mentalidade na população. O tropeiro é o sucessor

edição de 1957); Mafalda Zemella. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais*. 2a ed., São Paulo: Hucitec/Edusp, 1990, p 63 (Tese defendida em 1952).

¹⁷ Mafalda Zemella, *Op. Cit.*, cap. III.

¹⁸ O fato de que a abertura do caminho Novo estivesse mais relacionada à maior facilidade tanto do escoamento da produção de ouro ao porto do Rio de Janeiro, como da entrada dos escravos às minas, corrobora a hipótese de que o chamado Caminho Velho não perdeu importância. Adquiriu outras funções por mercadorias de natureza diversa circularem em seus caminhos.

¹⁹ Mafalda Zemella, *Op. Cit.*, p. 65.

²⁰ Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006 (34a. Ed, 1a. edição de 1959), cap. 13.

direto do sertanista e o precursor (...) do fazendeiro”.²¹ Também Simonsen explicou a alta nos preços do gado no início do Setecentos, segundo ele, provocada “pela mineração e pelo crescente consumo de couro”. Em sua visão, não tivessem se acumulado tantos contingentes humanos e animais no sul da colônia, outras atividades, como o cultivo cafeeiro, não teriam se desenvolvido tão facilmente.²²

Vale notar, ademais, que a criação dos muares não exigia grande investimento inicial, se comparados com os necessários para qualquer ramo na agricultura. Dessa maneira, justifica-se que, já a partir da década de 1730, fosse registrado um incremento considerável do número de bestas vindas do sul.²³ Esse fenômeno foi destacado na obra de Alfredo Ellis Junior, que o denominou de o “ciclo do luar” na história paulista.²⁴ Enalteceu a sua importância no povoamento dos núcleos coloniais hispano-americanos; nas relações entre portugueses e espanhóis na bacia do Prata e na estrita dependência que as economias mineradora e açucareira – pós 1765 – tinham do comércio com os muares.

A permanência desse tipo de relação mercantil pôde ser observada na trajetória de Antônio da Silva Prado, estudada por Maria Thereza Petrone.²⁵ O comerciante, que viria a ser conhecido como barão de Iguape, iniciou sua carreira em Mato Grosso, Goiás e na Bahia. Já na segunda década do século XIX, voltou a São Paulo para investir no comércio açucareiro e de animais. O comércio de gado seria constante, assim, durante o século XVIII e manteria sua importância ao longo do XIX. Os campos entre a região do Rio Grande até Sorocaba forneciam condições favoráveis ao estabelecimento de três funções: “criação de gado, circulação e estabelecimento de ‘estações-invernadas’”.²⁶ Essa última dizia respeito a locais onde o gado encontrava pastos para descansar, engordar ou apenas aguardar a época favorável à continuação da marcha em direção aos distantes centros consumidores. Devido à sua

²¹ Sérgio Buarque de Holanda. “Índios e mamelucos na expansão paulista”. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 1949, p. 289 apud Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1836*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000 [Tese de livre-docência: 1974], p. 177.

²² Roberto Simonsen. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. São Paulo: Nacional, 1969 [1937], pp. 173; 187.

²³ Sérgio Buarque de Holanda. *Capítulos da expansão paulista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 205 (o capítulo em questão, “Caminhos do Sertão” foi originalmente publicado em 1964). Sérgio Buarque faz menção a um indivíduo, que em 1751, haveria levado 681 mulas dos campos do Sul com destino às áreas mineradoras.

²⁴ Alfredo Ellis Junior. *A Economia Paulista no Século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979 (1ª edição de 1950). O historiador considera que o “ciclo” haveria durado do início do século XVIII a 1870 e o considerou vital para que os outros ciclos, o do ouro e do açúcar paulista, pudessem ter existido. Apesar de a visão dos “ciclos econômicos” não ser endossada e já estar há muito em desuso, é interessante atentar a seus argumentos, que valorizaram a existência desse tipo de economia na colônia, abrindo espaço para análises que não só contemplassem as exportações à metrópole.

²⁵ Maria Thereza Schorer Petrone. *O barão de Iguape. Um empresário da época da Independência*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1976.

²⁶ *Ibidem*, p. 14.

posição no extremo norte da região de campos, Sorocaba adquiriu privilegiada posição nesse circuito e, por isso, ali surgiu a famosa feira de animais.²⁷

São Paulo, então, adquiriu proeminência nessa “indústria do transporte”, ainda na primeira metade do século XVIII, ao ter-se constituído em área de passagem obrigatória das bestas criadas na região do extremo sul da colônia em direção aos centros de consumo desses animais no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e na própria capitania paulista. Em primeiro momento, a mineração deu fôlego a essa demanda, que se manteve posteriormente a partir do “renascimento” das atividades agrícolas no Rio de Janeiro e em São Paulo e que, com a vinda da família real em princípios do Oitocentos, foi ainda mais intensa. Segundo Petrone, “a ‘indústria de tropas’ desempenhou um papel de grande relevância na economia brasileira desde a abertura do caminho para o Sul” ao ter-se transformado em “elo de integração do Sul do país na economia colonial brasileira, contribuindo inclusive para assegurar sua posse definitiva ao domínio português”.²⁸

Na década da restauração administrativa de São Paulo, os negócios desenvolveram-se cada vez mais, o que foi salientado pelo próprio Morgado de Mateus, que, em 1769, apontava que o “negócio mais limpo” da capitania dizia respeito aos animais que se buscavam na Fronteira de Viamão, já que “neste tráfico lucram os que têm dinheiro, e o emprestam, ganham os que vão comprar, utilizam-se os fazendeiros, que povoam a fronteira”.²⁹

Conforme assinalou Petrone, o caminho indicado por Muller, em 1836, correspondia quase integralmente ao descrito em 1773 no que se referia à rota dos animais em São Paulo. As principais localidades que compunham esse “caminho do Sul” eram Sorocaba, Itapetininga, Jaguariaíva, Castro, Carambeí, travessia do rio Iguaçu, Curralinho, campos de Curitiba, campos de Lajes, rio Pelotas e, finalmente campos de Viamão.³⁰

Outro indício de que a importância de Sorocaba já era grande em meados do Setecentos foi a criação, ainda em 1750, do Registro, em que “todos os animais precedentes do Sul, destinados ao consumo no Rio, em Minas ou em São Paulo tinham, obrigatoriamente, que passar”, e o qual, inclusive, visava a cobrar diversos impostos sobre o gado.³¹ Segundo Petrone, a famosa feira deve ter surgido mais ou menos na mesma época, até mesmo como

²⁷ *Ibidem*, pp. 14-15.

²⁸ *Ibidem*, p. 16.

²⁹ “Para o Sr. Conde de Valadares”. 13 de novembro de 1769. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 19, 1896, pp. 414-415; “Para o Sr. Conde de Oeiras”. 5 de janeiro de 1768. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 19, 1896, pp. 45-46.

³⁰ Maria Thereza Schorer Petrone. *O barão de Iguape...* (*Op. Cit.*), pp. 19-20.

³¹ *Ibidem*, p. 20.

consequência do Registro, tendo Sorocaba, ao ser escolhida como sede, vencido a poderosa vila de Itu, que no começo também atraía tropas e boiadas.

A partir do estabelecimento desse registro, os contratadores de cobrança desses impostos visavam a procurar abranger o maior número possível dos animais, evitando o extravio, já que tudo que excedesse a cifra estabelecida previamente representava-lhes lucro. Igualmente ao cobrado interessava arrecadar a maior quantidade que pudesse, dado que seu pagamento se baseava em porcentagem.³² Na tabela abaixo, aparecem os dados, que constam nas Memórias de Castro e Mendonça, a respeito do número de animais que entravam na capitania vindos do sul.

Tabela 3- Animais entrados em São Paulo vindos do Sul em trânsito por Sorocaba

Ano	Bestas	Cavalos	Bois
1793	3.860	2.214	1.886
1794	5.380	3.100	3.492
1795	8.983	2.817	3.063
1796	3.610	1.606	1.662
1797	4.465	2.971	4.485
1798	11.498	4.037	6.654

Fonte: Maria Thereza Schorer Petrone. *O barão...* (Op. Cit.), p. 22.

Se levarmos em conta que, em 1820, cerca de 26.000 animais transitaram em Sorocaba, número próximo dos 23.610 que dizem respeito à quantidade do ano seguinte, depreendemos que, apesar de menor, o total de animais que circulavam na feira sorocabana na última década do século XVIII era já considerável, uma vez que a média anual entre 1793 e 1798 foi de cerca de 12.000 animais.

Para além das condições naturais favoráveis, frise-se, a criação de muares no Rio Grande foi estimulada por medidas oficiais. A Portugal não interessava o estabelecimento de fazendas para criação dos animais nas Minas Gerais, já que isso poderia prejudicar o interesse pela mineração, mas, principalmente, porque era fundamental que se povoassem as terras da capitania localizada no extremo da região meridional da colônia. Com o passar dos anos, todavia, desapareceram “os motivos que tinham tornado necessárias as medidas no sentido de fomentar a criação de bestas no Rio Grande do Sul”, o que motivou Mello Castro e Mendonça, governador de São Paulo, em 1800, a comunicar a Dom Rodrigo de Sousa Coutinho que não havia mais sentido a proibição de criar muares fora do Rio Grande, já que esse território se encontrava povoado àquela altura. De qualquer forma, parece que apenas

³² *Ibidem*, pp. 20-21.

depois da vinda de D. João VI ao Brasil que teria havido liberdade de se criarem bestas nos Campos Gerais, na região paranaense.³³

Em suma, a existência desse comércio com o extremo sul deu-se de maneira contínua, desde antes de 1750, durante toda a segunda metade do século e manteve-se, inclusive, no século subsequente. Ao retomarmos a existência das trocas comerciais estabelecidas com as áreas mineradoras de Goiás e Mato Grosso, teremos as características gerais do quadro econômico de abastecimento de outras áreas desempenhado pela capitania de São Paulo. Sabe-se que a atividade mineradora do final do século XVII e início do XVIII permitiu maior ocupação e a diversificação das atividades no interior brasileiro. Ao reconstituir os caminhos já percorridos pelos índios ou simplesmente ao traçar novas rotas, os paulistas, naquela época, já haviam delimitado muitas estradas de penetração para o interior.³⁴ Verifiquemos, então, como era feito o comércio com as vilas de mineração.

A ligação com Goiás se dava por meio da Estrada do Anhanguera, que saía da cidade de São Paulo em direção norte e cruzava o atual triângulo mineiro. Já rumo a Cuiabá, podia-se seguir o mesmo trajeto até Goiás e dali rumar a oeste até o Mato Grosso, ou, “pela rota das monções, descer o Tietê e entrar em Mato Grosso mais ao sul”.³⁵ Nesse sentido, “a descoberta de ouro e a consequente criação da Vila Boa em Goiás conferiram ao caminho maior importância econômica e, por conseguinte, a região passou a contar com uma ocupação demográfica sistematizada por intermédio da concessão de sesmarias ao longo da estrada”.³⁶ Tatiana Justi, em pesquisa sobre a ocupação de terras na região de Franca, interior paulista, apontou a existência de cartas de sesmaria, anexadas em alguns autos de medição e demarcação que datam do início do século XIX no Caminho de Goiás, nas quais se pode perceber a intenção de, por um lado, estabelecer-se controle mais direto nas terras localizadas na estrada de Goiás (ou do Anhanguera) e, por outro, incentivar que lá se estabelecesse o cultivo de gêneros agrícolas³⁷:

(...) como condição de que não cumprindo assim pagará cem reis por cada braça que deixar de lavrar que serão aplicadas para as obras do Hospital Militar desta cidade cujo encargo passará com os mesmas terras a todos possuidores que forem delas para o futuro, e no caso que elas se subdividam será obrigado a lavrar a parte que lhe tocar proporcional a parte que qualquer outro possuir das referidas terras pelo que mando ao Meritíssimo e mais pessoas a que o conhecimento alias mando ao

³³ *Ibidem*, pp. 37-38.

³⁴ Tatiana Angélica Justi. *Apropriação territorial: concessão e apossamento de terras na região de Franca (1805-1850)*. Franca: Universidade Estadual Paulista “Júlio De Mesquita Filho” Faculdade De História, Direito E Serviço Social, 2008, p. 13.

³⁵ Carlos de Almeida Prado Bacellar. & Lucila Reis Brioschi (org.). *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999, p. 39.

³⁶ *Ibidem*, p. 14.

³⁷ *Ibidem*, pp. 18-19.

Ministro e mais pessoa que o conhecimento desta pertencer deem posse ao dito Antonio Alves da Silva das Referidas terras na forma que pede (...) ³⁸

A última década dos Setecentos, de acordo com Lucila Brioschi, teria marcado o fim do povoamento linear a partir da instalação dos pousos ao longo da estrada do Anhanguera e, assim, o até então “sertão desconhecido”, a oeste dessa mesma linha, passou a ser ocupado. No final do século XVIII, contudo, “o interesse pelo Sertão do Rio Pardo ressurgiu e pode ser percebido pelo número de pedidos de legitimação de posses antigas, pela requisição de novas sesmarias e pelas transações de terra, realizadas entre os anos de 1788 até aproximadamente 1820”. Os interessados no acesso a essas terras eram tanto moradores já antigos do caminho de Goiás quanto paulistas e mineiros ali recém-chegados. ³⁹

Se o povoamento da região nordeste paulista esteve diretamente ligado ao caminho de Goiás – ou caminho do Anhanguera – que levava às minas ⁴⁰, na região mais a oeste, existia outro centro importante ligado às atividades comerciais com a região mineradora em Cuiabá.

O ponto de saída para as expedições em direção à essa vila – chamadas *monções* –, era, desde o princípio, a freguesia de Araritaguaba, termo da vila de Itu, povoado que se organizara às margens do rio Tietê. O porto da freguesia foi, assim, símbolo da importância do transporte fluvial na capitania de São Paulo. Apesar dos perigos das viagens e das fraudes no comércio do ouro, o transporte fluvial podia trazer bons lucros e sua existência foi documentada até as primeiras décadas do século XIX. A freguesia de Araritaguaba tinha, à época de partida de monções, sua rotina dinamizada; o movimento era enorme, circulavam “pilotos, proeiros, remadores (...), o chefe, oficiais, soldados”, além dos “mantimentos para a jornada, outros gêneros e artigos que seriam vendidos nas minas” etc. ⁴¹

³⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. Livro 37: Sesmarias, Patentes e Provisões. Lata C 00375 apud Tatiana Angélica Justi. *Apropriação territorial... (Op. Cit.)*, p. 19.

³⁹ Lucila Reis Brioschi. “De São Simão a Ribeirão Preto: reflexões sobre um processo de ocupação territorial”. In: *RIBEIRÃO PRETO. A cidade como fonte de pesquisa*. Ribeirão Preto: Universidade de São Paulo, 2016.

⁴⁰ Sobre a questão da ocupação dessa região da capitania de São Paulo, Justi esclareceu-nos que “Chiachiri Filho destaca que o deslocamento dos mineiros para a região de São Paulo no início do século XIX ocorreu como uma alternativa para o comércio de gado e de produtos agrícolas do Desemboque da Farinha Podre e de São Domingos do Araxá, já que o escoamento dos produtos realizados pelos compradores do Rio das Mortes – os denominados marchantes – passou a ser escoado para a Capitânia de São Paulo pelos próprios mineiros que haviam se estabelecido em regiões além do Rio Grande. Nessa perspectiva, ao passo que ocorria progresso da economia paulista, levas de mineiros ultrapassavam o Rio Grande e os demais limites entre Minas e São Paulo para se fixarem no ‘Bello Sertam da Estrada dos Guayazes’. Logo, Chiachiri relaciona o comércio como condicionante da migração mineira para a Estrada dos Goiasés, bem como a revitalização da importância do caminho, ou seja, a importância da região estava calcada na otimização que a localização possibilitava, tanto na circulação de produtos, bem como via de comunicação. Para comprovar a proposição da preponderância da circulação sobre a produção, Chiachiri destaca que os principais núcleos urbanos da época – Franca, Batatais, Cajuru e Moji Mirim – se localizavam nas faixas de terra caracterizadas pelo latosol vermelho-amarelo e não no roxo. Para o referido autor, é somente no final do século XIX que os núcleos urbanos serão condicionados pela fertilidade do solo”. Cf. Tatiana Justi. *Op. Cit.*, p. 22.

⁴¹ Francisco Nardy Filho. *As monções*. São Paulo: O Estado de São Paulo, 14 de outubro de 1945, p. 8. In: Jonas Soares de Souza (org.). *A cidade e o rio: Araritaguaba, o Porto Feliz*. São Paulo: Ottoni Editora, 2009 (2ª. Ed).

O comércio de monções⁴² era variado e os mais diversos mantimentos eram transportados.⁴³ Em primeiro lugar, destacava-se o milho, cujo consumo era amplamente difundido entre os colonos da época e cujo cultivo já era registrado naquela região. A farinha também era gênero presente naquele comércio, mas a de milho, não só porque seu transporte era mais fácil, mas já que o cultivo da mandioca não viria a ser difundido amplamente na capitania antes de fins do século. Acrescia-se o feijão, também cultivado na região de Itu, o toucinho, que vinha de Atibaia e Sorocaba, além da carne de vaca. Sérgio Buarque apontou que o arroz era cultivado em maior escala para consumo doméstico, devido à falta de técnica que e à inexistência de “máquinas de descascar e limpar mais aperfeiçoadas do que o simples pilão de mão ou o monjolo”.⁴⁴ Há que se destacar também o comércio do trigo, introduzido por Martim Afonso de Souza na capitania ainda no século XVI, e que constituía uma das bases da alimentação paulista.⁴⁵

A importância que ganhou o comércio cuiabano via São Paulo e pelo rio Tietê fez com que o nome “paulista” muitas vezes fosse utilizado para designar o tipo de embarcação usada nas monções, já que esse modelo de canoas também aparecia em outras regiões brasileiras. Dessa maneira, em 1789, Gonçalves da Fonseca dizia que as ubás da Amazônia eram semelhantes às que usavam “os nossos Paulistas”.⁴⁶ As ubás, entretanto, diziam respeito a canoas de maiores proporções, com pelo menos catorze metros de comprimento, sendo que nas monções o tamanho normal da embarcação era de doze metros. As dimensões desses meios de transportes, na verdade, variavam de acordo com as diferenças na vegetação das localidades: no rio Madeira, por exemplo, onde o comércio atingiu “extraordinária intensidade” entre 1755 e 1787, utilizavam-se grandes ubás, feitas de um tronco só, sendo tão grandes que faziam das canoas paulistas “humildes batelões”.⁴⁷

⁴² O termo “monções” designava o regime de fortes ventos na Ásia, que condicionava a navegação portuguesa ao Oriente aos períodos de ventos favoráveis. Na colônia, as expedições fluviais receberam esse nome por estarem também submetidas às ações climáticas, que tornavam os meses de março e abril o período de cheias nos rios, o que facilitava a navegação e diminuía os riscos das viagens. Havia, portanto, uma lógica definida na organização das expedições, que propiciaram inclusive comunicação entre Mato Grosso e o Estado do Grão-Pará e Maranhão.

⁴³ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014 (“Comércio de Cuiabá”, título do capítulo, foi originalmente publicado em 1964).

⁴⁴ *Idem, ibidem*, p. 146.

⁴⁵ John Manuel Monteiro apontou o “surto” da produção de trigo, entre 1630 e 1680, e relacionou esse fato com o uso intensivo da mão de obra indígena na capitania. A produção de trigo era, então, já de longa tradição na capitania. Cf. John Manuel Monteiro. *Negros da terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

⁴⁶ Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014 (“O transporte fluvial”, 1990), p. 57.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 58

As embarcações deveriam, nesse sentido, atender aos percalços e infortúnios que se colocavam nos trajetos pelos rios. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, “o primeiro passo para superar tamanhos empecilhos estaria no estabelecimento de condições capazes de garantir um mínimo de segurança à navegação fluvial, concebida segundo padrões do Velho Mundo”.⁴⁸ Para tal fim, dever-se-ia fixar moradores em todas as barras principais e juntos aos locais em que a navegação era mais perigosa. Para o Morgado de Mateus, sem tais providências, as jornadas fluviais “rumo ao sertão remoto, nunca deixariam de ser o que sempre foram, uma empresa para aventureiros audaciosos”.⁴⁹ Mandou o governador, então, determinar o estabelecimento de um tipo de arraial permanente na barra do rio Piracicaba, além de ter ordenado a doação de sesmarias nas bordas do Tietê a quem as pedisse.⁵⁰

Outra questão que se colocava era a maneira como se acondicionavam todos os mantimentos que rumavam a Cuiabá ou ao Mato Grosso. Antes de que saíssem as frotas, era necessário que se contasse o número de cargas que seriam levadas por cada canoa, de forma que o excesso ficaria armazenado em Araritaguaba para seguir ou pelo caminho terrestre ou, preferencialmente, na monção do ano subsequente. A carga de cada comerciante não poderia exceder três ou quatro arrobas de peso e três e meio a quatro palmos de cumprimento.

Os comerciantes, evidentemente, só queriam saber de apurar a maior quantidade possível do ouro. Aqueles que forneciam dinheiro a risco para as transações podiam cobrar preços altíssimos, embora se sujeitando a não receber, no caso de se perderem eventualmente as mercadorias que haviam sido negociadas. Nessa lógica, os que se mostravam mais habilidosos ainda conseguiam vencer e acumular capitais. Sobretudo a partir de meados do século XVIII, quando já estava mais regularizado o tráfego fluvial, alguns eram recém-chegados da metrópole e portavam “hábitos de providência, parcimônia e cálculo ainda mal aclimados naquele sertão remoto”.⁵¹ Buarque de Holanda apontou o caso de Luiz Antônio de Souza, “homem mais opulento de São Paulo” do início do século XIX, que teria feito fortuna negociando para Mato Grosso.⁵² Nesse emaranhado de acordos mercantis, todos vendiam a crédito e “quem não fiava não vendia”, de modo que os gêneros mais primários chegavam às

⁴⁸ *Ibidem*, p. 65

⁴⁹ *Ibidem*, p. 66

⁵⁰ *Ibidem*, p. 67. Holanda salientou que o sonho de d. Luiz Antonio, o Morgado de Mateus, não morreu logo. “Alguns anos mais tarde, quando governava São Paulo o capitão-general Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, novamente se cogitou no povoamento ‘de toda a extensão do rio Tietê’, assim como das margens orientais do rio Paraná. O objetivo, ainda desta vez, era socorrer os viajantes que se destinassem a Cuiabá e Mato Grosso, facilitar as diligências do Real Serviço e promover a pronta e eficaz comunicação com as fronteiras ‘quando se restabelecessem em segurança do Estado’”. *Ibidem*, p. 69.

⁵¹ Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014 (“Comércio com Cuiabá”, 1968), p. 150.

⁵² *Ibidem*, pp. 148-149.

minas por preços exorbitantes. Em fins do século XVIII, um alqueire de sal, por exemplo, que no Rio de Janeiro custava cerca de 2 mil réis, chegava a Mato Grosso por mais de 30 mil.⁵³

A existência da estrada terrestre, para o historiador, “ainda poderia reavivar, entre paulistas, a lembrança de sua antiga vocação de trilhadores insignes. Na realidade, porém, enquanto perdurarem as grandes monções, ela nunca poderá ser muito mais do que um complemento do comércio fluvial”. O transporte de mercadorias por animais de carga, “através de um caminho dilatado e difícil”, não supria jamais a demanda atendida pelo recurso às canoas.⁵⁴ Estas últimas podiam levar, cada uma, o que demandava quarenta ou cinquenta bestas de carga. A condução de mercadorias pela via fluvial, veio a ser, juntamente ao negócio dos cavaleiros e muares, complementar e, por esse motivo, perdurou por tanto tempo.

Se persistiam ainda essas correntes de comércio que se haviam iniciado a estabelecer pelo menos desde o início do século, as atividades econômicas de São Paulo também ganharam novo fôlego com a restauração de 1765. Como vimos, o incentivo de Portugal e dos governadores visando ao incremento da produção de gêneros agrícolas na capitania foi importante para que se fosse reconfigurando o papel paulista nas trocas comerciais com Portugal e para que também se estabelecesse produção capaz de atender às demandas locais. Nesse sentido, a diversificação verificada no âmbito das correntes mercantis com as regiões mineiras e com o comércio estabelecido entre São Paulo e Rio Grande, ganhou novo sentido e passou a ser sistematizada nas políticas dos governadores durante as décadas finais do Setecentos.

A capitania – graças às intensas atividades comerciais de abastecimento que ali se desenvolveram e às lavouras que foram surgindo para atender a demanda por variados gêneros agrícolas – apresentava complexo quadro de estrutura social. Seus elementos eram definidos, assim, pelas dinâmicas econômicas que se davam em São Paulo. Em linhas gerais, o açúcar proveniente das vilas de Itu, Campinas, Mogi Mirim e Porto Feliz passava pela capital paulista rumo ao porto da capitania, em Santos, também distrito do sal. Por outro lado, Taubaté e Guaratinguetá consistiam nos principais centros em contato com o Rio de Janeiro, enquanto Sorocaba, Itapetininga e Guarapuava eram localidades importantes no caminho que seguia às capitanias meridionais. No sentido setentrional, Atibaia e Bragança, cuja importância local era grande, situavam-se nos caminhos que levavam ao sul de Minas e, claro, por Moji passava o caminho que seguia em direção às minas de Goiás. Finalmente, a oeste,

⁵³ *Ibidem*, p. 149.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 165.

havia os pontos de passagem para aqueles que se dirigiam ao Mato Grosso, quando lá se começou a lavar o ouro.⁵⁵

Mapa 6 – Principais rotas de comércio e localidades de São Paulo no século XVIII

Fonte: Francisco Vidal Luna; Herbet S. Klein. *Evolução da Sociedade...* (Op. Cit.), p. 35.

Entre tantas, uma das estimativas do número de habitantes de São Paulo para o ano de 1798 indicou que, na capitania, havia 162.778 pessoas.⁵⁶ A tabela 4 evidencia a população e o número de fogos das vilas paulistas.

⁵⁵ Caio Prado Junior. "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 [artigo de 1935].

⁵⁶ Elizabeth Darwiche Rabello. *As elites na sociedade paulista na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Editora Comercial Safady, 1980 [tese de 1973]. Estimativa com base nos recenseamentos de 1798. Cf. *Ibidem*, p. 29.

Tabela 4- População e fogos das vilas da capitania de São Paulo, 1798

Vilas	População Total	Número de Fogos
Apiaí	1.140	145
Atibaia	6.890	1.135
Bragança	6.044	1.039
Cananéia	1.753	268
Campinas	3.379	368
Cunha	2.240	311
Faxina	1.721	281
Guaratinguetá	5.368	1.024
Iguape	4.419	724
Itanhaém	1.178	188
Itapetininga	3.847	655
Itu	6.850	924
Jacareí	5.412	1.025
Jundiaí	3.373	722
Lorena	5.366	940
Mogi das Cruzes	7.058	1.193
Mogi Mirim	7.306	975
Parnaíba	6.528	1.000
Pindamonhangaba	3.973	646
Porto Feliz	3.943	515
Santos	3.370	457
São Luiz de Paraitinga	2.271	382
São Paulo	22.535	3.580
São Sebastião	5.818	800
São Vicente	951	115
Sorocaba	7.141	1.334
Taubaté	8.205	1.441
Ubatuba	2.164	380
Totais	162.778	22.567

Fonte: Elizabeth Darwiche Rabello. *Op. Cit.*, pp. 32-33.

Da análise dos dados da tabela acima, percebemos que a cidade de São Paulo continha o maior número de fogos e população, seguida por Taubaté. Por outro lado, São Vicente consistia na vila com menor população e média de 8,2 habitantes por fogo. Apenas nove vilas apresentaram cifra populacional superior a 6.000 habitantes, a saber: Atibaia, Bragança, Itu, Mogi das Cruzes, Mogi Mirim, Parnaíba, Sorocaba, Taubaté e São Paulo.⁵⁷ Núcleos de povoamento mais antigos, essas vilas estavam diretamente ligadas à produção açucareira -

⁵⁷ *Ibidem*, p. 31.

como Itu, Mogi Mirim e Taubaté -, ou à existência de atividades mercantis ou de produção de outros gêneros agrícolas para abastecimento da capital – o caso de Sorocaba e Atibaia, respectivamente. Em contrapartida, nas vilas menos habitadas, o desenvolvimento da lavoura fora mais tímido, como em São Vicente, Itanhaém e Apiaí.

A necessidade de se recrutarem homens para lutar contra os espanhóis ocasionava, não raro, deslocamentos e fugas de habitantes que pretendiam escapar do serviço militar, fenômeno que tinha sérias consequências, já que lavouras eram abandonadas, o que eventualmente acarretava em escassez de mantimentos. Não obstante, com o crescimento populacional experimentado pelas vilas paulistas, a produção aumentou de maneira constante. O incremento da lavoura influenciou no número de cativos, que se tornou mais expressivo, como no caso de Itu, onde, em 1798, havia cerca de 2.500 escravos para um total de 6.850 habitantes, dos quais 3.338 eram brancos. No mesmo ano, em Atibaia, dos 6.961 moradores, 1.507 eram escravos, 987 foram classificados como agricultores e a população branca contada foi de 4610.⁵⁸ Já em Campinas, dos 3.308 habitantes, 784 eram escravos e 326, agricultores, de modo que a média consistia em 2,4 cativos por agricultor.⁵⁹

Essa sociedade, como observamos pelos números apresentados, não era dividida entre proprietários brancos e escravos negros. Na realidade, era muito mais complexa. Em primeiro lugar, deve-se considerar a existência de outras atividades, de caráter não essencialmente rural, que envolviam parte da população. Além disso, outros elementos sociais – provenientes daquelas relações mercantis que se haviam estabelecido na capitania, das quais já tratamos – eram fundamentais na estrutura social paulista, ao lado daqueles brancos que não produziam, não detinham escravos. Dessa forma, além da elite agrária e dos escravos que foram sendo incorporados à mão de obra no trabalho agrícola⁶⁰, havia também a população livre que lá trabalhava e se ligava a atividades de outra natureza que não a agrícola, além dos militares, do clero e de profissionais diversos. Porquanto já nos detemos sobre a presença da elite e dos escravos, devemos dar especial atenção aos outros componentes da sociedade, que nos ajudam a entendê-la em consonância com as relações mercantis vigentes na capitania.

⁵⁸ *Listas Nominativas de Habitantes da vila de Atibaia*. Maços de População, Arquivo do Estado de São Paulo. O número de habitantes para a vila de Atibaia é sensivelmente diverso daquele apresentado por Elizabeth Rabello, fato que não interfere na análise proposta.

⁵⁹ *Listas Nominativas de Habitantes da vila de Campinas*. Maços de População, Arquivo do Estado de São Paulo.

⁶⁰ Sabemos que o escravo tinha grande importância econômica e que sua comercialização intensificou-se. Ingressava na capitania pelo Rio de Janeiro através de negociantes e eram comprados a prazo ou a vista. Normalmente, o senhor de engenho pagava-os com a safra do açúcar. Não obstante, a mão de obra era utilizada também na pequena agricultura, nos serviços domésticos e artesanais ou, no caso das mulheres nascidas na terra, em setores ligados à fabricação de pão e às quitandas.

Em clássico estudo sobre os homens livres na sociedade escravista brasileira, Maria Sylvia de Carvalho Franco apontou algumas características dessas populações e como elas se inseriam na sociedade colonial.⁶¹ De acordo com a historiadora, a organização interna dos vários grupos de homens livres e pobres edificou-se sobre bases “pouco estáveis, dado seu ajustamento à sociedade inclusiva”. Não teria havido condições para que a tradição consolidasse as diversas áreas de suas relações, “comprometida que esteve pela interferência, descontínua por sua vez, do setor orientado para a atividade mercantil”.⁶²

Nesse sentido, a marginalização e a situação de carência a que ficaram submetidos essas camadas “em todos os planos da vida, ao mesmo tempo que definiram relações de cooperação, fizeram com que o conflito se determinasse correlatamente e atravessasse todas as áreas da organização social”.⁶³ O elemento da produção mercantil tornou inteligível que, de maneira geral, se buscasse o enriquecimento; aqueles que conseguiram, foram, porém, casos isolados e as relações sociais mantiveram-se alicerçadas num forte sistema autoritário, permeado ainda por associações morais. Para Franco, a violência, entretanto, esteve recorrentemente inserida no cotidiano e nos setores fundamentais da relação de comunidade: tanto nos fenômenos de vizinhança, quando de cooperação devida a condições comuns quanto no âmbito do parentesco. Essa violência seria, assim, constante nas dinâmicas relacionais da sociedade, surgindo nos “setores menos regulamentados da vida, como as relações lúdicas, e projetando-se até a codificação dos valores fundamentais da cultura”.⁶⁴

A presença do latifúndio fez “sentir seu peso igualmente sobre aqueles que a criaram”. Na colônia, e também em São Paulo, o serviço do Estado se deu por meio de agentes que detinham os meios administrativos, amalgamando-se patrimônio estatal e propriedade privada e “superpondo-se autoridade oficial e influência de caráter pessoal”. A questão é que a forma, em si, de exploração das terras propunha às elites objetivos que só poderiam ser atingidos mediante a existência de um aparelho institucional estatal que estivesse a seu serviço, ainda que sob a “forma de uma entidade abstrata e soberana”. Configura-se, sobretudo, o sistema de dominação, que, ainda hoje, marca a sociedade brasileira.⁶⁵ Vejamos como se manifestava esse fenômeno de dominação pessoal na capitania de São Paulo.

Para Elizabeth Rabello, havia três estratos na sociedade paulista: o inferior, médio e o superior. Na primeira, estariam inseridos pequenos agricultores, jornaleiros, agregados,

⁶¹ Maria Sylvia de Carvalho Franco. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: UNESP, 1997 [1ª edição de 1969].

⁶² *Ibidem*, p. 235.

⁶³ *Ibidem*, p. 236.

⁶⁴ *Ibidem*, pp. 26-27.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 238.

pequenos comerciantes, tropeiros, pescadores, oficiais mecânicos, artesanais e carentes de recursos. No médio, por sua vez, os criadores, donos de tropa, negociantes, profissionais liberais, militares, funcionários e o clero. O mais alto estrato seria composto pelo alto clero e pelos senhores de engenho.

Essa ampla gama de ocupações nas várias camadas da sociedade paulista é corroborada se atentarmos aos dados quantitativos. Para o quartel final do século XVIII, os números a que temos acesso indicam o predomínio numérico do segmento dos não-proprietários de escravos: em Santos (1775), a população livre sem posse de cativos era de 30,1%; em São Sebastião (1798), 34,9%. Já em Campinas (1779), 48,9% e em Itu (1775), 48,4%.⁶⁶ As quantias são consideráveis, na medida em que o restante da porcentagem era ainda dividido entre o número de escravos e o de livres proprietários de negros.

Atividade econômica que se tornara muito importante na capitania foi a tropeiragem. A figura do tropeiro foi fundamental, na medida em que transportava o açúcar de Itu, Porto Feliz e Campinas para outras regiões, o que acarretou na dependência dos senhores de engenho desses transportadores terrestres. Para além disso, era também ele que transportava o gado do Sul para áreas como Sorocaba.⁶⁷ Consistia, portanto, em atividade voltada ao escoamento das safras e ao abastecimento de fazendas.⁶⁸ Para José Alípio Goulart, o tropeiro era “o patrão, o dono da tropa, o empresário de transporte que, por preço combinado, carrega suas mulas e se vai pelos caminhos a fora. Homens constantemente requisitados (...) chegou até a se constituir num ‘tipo humano’ criado pelo sistema de transporte que explorava”.⁶⁹

Muitas fortunas foram originadas desse tipo de intercâmbio comercial. Por conseguinte, inúmeros donos de muares e de tropas conseguiram angariar recursos que passaram a aplicar nas lavouras, mas seu papel social era diverso daquele do senhor de engenho, já que “serviam para um tipo de desenvolvimento econômico e eram os responsáveis pelas comunicações, principalmente em regiões de maior isolamento”.⁷⁰ Nesse mesmo sentido, segundo Elizabeth Rabello, os tropeiros tiveram participação ativa na comunidade paulista e brasileira.⁷¹

⁶⁶ Iraci del Nero da Costa. *Arraia-Miúda. Um estudo sobre os não proprietários de escravos no Brasil*. São Paulo: MGSP Editores, 1992, p. 28.

⁶⁷ Elizabeth Rabello. *Op. Cit.*, p. 81.

⁶⁸ Maria Sylvia de Carvalho Franco. *Op. Cit.*, capítulo 02.

⁶⁹ José Alípio Goulart. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. Editora Conquista, 1971, p. 107.

⁷⁰ Maria Sylvia de Carvalho Franco. *Op. Cit.*, capítulo 02.

⁷¹ Elizabeth Rabello. *Op. Cit.*, p. 82.

Tabela 5– Relação dos que declararam ser “donos de tropa” nas vilas da capitania de São Paulo, 1798

Vilas	Nomes dos donos de tropa
Apiaí	Alferes José da Silva (transporta açúcar de Itu para Santos) Capitão Cilidonio Antonio (transporta para o Rio de Janeiro) Auxiliar Joaquim José (transporta de Itu para Santos)
Atibaia	Sargento Manuel Preto (vende na cidade e em Santos)
Cunha	Salvador Pereira (soldado)
Guaratinguetá	Francisco Leme Barbosa
Jacareí	Gaspar Soares de Siqueira (Alferes de cavalaria, conduz panos de algodão para o Rio de Janeiro)
Jundiaí	Manoel Antonio de Siqueira (transporta sal em sua tropa)
Parnaíba	Capitão Francisco José Bernardes (trabalha no caminho de Santos)
Pindamonhangaba	Antonio Bicudo (conduz cargas de aluguel) Antonio Leme Ferraz (conduz cargas de aluguel) Antonio Salgado Silva (tem tropa de bestas e importa sal de Paraty) Alferes Manoel Joaquim da Silva
Santos	José Domingos (leva produtos de Santos para São Paulo)
São Paulo - Sé	Antonio Manoel Camargo Pires (vive de tropas de animais que vem do Rio Grande do Sul e possui 28 escravos) Cel. José Vaz de Carvalho (compra no sul e vende em Sorocaba)

Fonte: Elizabeth Rabello. *As elites na sociedade paulista na segunda metade do século XVIII (Op. Cit.)*, p. 83.

Nessa categoria, estavam incluídos os negociantes de animais, que dispunham de patrimônio e que o fazia valer reunindo certa quantidade de cabeças nas zonas de preamento e criação, para, assim, vendê-las nas feiras e mercados urbanos. Por isso, na fase de abertura das fazendas, “o próprio fazendeiro esteve preso ao tropeiro, dependendo de suas decisões em fornecer-lhe os animais, dentro dos prazos e dos preços convenientes”. Nesse momento, “os controles pessoais, ao que parece, foram eficientes para garantir ao fazendeiro a regularidade dos suprimentos e, ao tropeiro, a formação de sua clientela”.⁷²

Também vinculada a essas atividades era a figura do condutor de tropas, aquele ocupado em transportar mercadorias. Suas atribuições iam desde conduzir as tropas durante

⁷² Maria Sylvania de Carvalho Franco. *Op. Cit.*, p. 68.

curtas e simples viagens aos centros próximos como até a condução de grande e complexa caravana por caminhos longos e difíceis, em que “suas funções desdobravam-se na supervisão dos escravos, no cuidado dos animais, na vigilância da carga, terminando sua tarefa com as transações que realizava com o consignatário”.⁷³

O tropeiro foi, em suma, um dos tipos humanos para o qual mais se abriram novas possibilidades de integração social. Fosse bem-sucedido em seu negócio, ele tinha à disposição importante canal de ascensão socioeconômica. O movimento tropeiro, ademais, foi responsável pela ocupação proporcionada ao homem livre, ligada ao pouso e abastecimento das caravanas. Conhecedores dos caminhos e do interior, hábeis em ganhar as serras e rapidamente desaparecer no sertão faziam dele o homem indicado para as empresas que melhor se realizavam sem deixar vestígios, mas o traço principal de sua condição era a sujeição ao fazendeiro, que, em alguma medida, era maior do que a dos agregados. Embora itinerante e submetido a diversos proprietários, havia sempre um senhor, sob cuja égide o tropeiro se encontrava e de cuja mercê dependeria o êxito de seu ofício.⁷⁴

O agregado, aliás, desempenhou importante papel na sociedade paulista entre os séculos XVIII e XIX. Em estudo sobre a região de Itu, Eni de Mesquita Samara chamou atenção para o fato de que “o estabelecimento de uma estrutura econômica de base agrária, latifundiária e escravocrata associada a fatores como a desarticulação administrativa, a excessiva concentração de terras (...) e a acentuada dispersão populacional” tiveram como consequência o surgimento de uma sociedade paternalista, na qual os agregados tiveram diferentes papéis junto à família de tipo patriarcal na sociedade brasileira⁷⁵.

Desse modo, ao passo que a dimensão das terras ultrapassava as necessidades produtivas e de crescimento frente à demanda do mercado, havia possibilidade de acomodar moradores nas terras excedentes ou subutilizadas. Quando não era possível, os agregados dirigiam-se às vilas, nas quais se instalavam com famílias locais e ajudavam nos diversos tipos de ofícios urbanos. Podemos afirmar, pois, que os agregados se concentravam no grupo dos não-proprietários de escravos, uma vez que de 90 a 100% deles não detinham qualquer cativo. Em Itu (1775), 99.4% dos agregados não tinham propriedade de qualquer escravo, cifra ainda inferior aos 100% relativos a Campinas, em 1779. Abaixo, seguem porcentagens relativas a diversas localidades, a partir das quais podemos ratificar a correspondência entre a condição do agregado e seu pertencimento ao grupo de não-proprietários de escravos.

⁷³ *Ibidem*, p. 71.

⁷⁴ *Ibidem*, pp. 69-73.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 53. Cf. Eni de Mesquita Samara. *O papel do agregado na região de Itu: de 1780 a 1830*. Coleção Museu Paulista. São Paulo: Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP, pp. 13-121, 1977.

Tabela 6- Localidades Paulistas: distribuição dos agregados, segundo segmentos socioeconômicos

Localidades e Regiões	Ano	Proprietários e dependentes/ total agregados	Não-proprietários e dependentes/ total agregados
Região Açucareira			
Itu	1775	0.6%	99.4%
Campinas	1779	0.0%	100%
Vale do Paraíba			
Lorena	1797	1.0%	99%
Guaratinguetá	1798	2.2%	97.8%
Taubaté	1798	0.2%	99.8%
Região da pecuária			
Sorocaba	1798	0.0%	100%
Sub-região (mineração)			
Apiaí	1798	5.4%	94.6%
Litoral Centro-Norte			
Santos	1775	3.3%	96.7%
São Sebastião	1798	1.1%	98.9%
Litoral Sul			
Cananéia	1798	0.0%	100%
Iguape	1799	0.0%	100%
Xiririca	1799	0.0%	100%

Fonte: Iraci del Nero da Costa. *Arraia-miúda...* (Op. Cit.), p. 57

Na região paulista, sabemos que o traço característico foi o povoamento disperso e a exploração lucrativa da terra teve ritmo de desenvolvimento mais lento, se tomarmos como referência outras regiões da colônia. O pequeno lavrador independente, em meio a esse processo, começa a ceder lugar ao morador de terra alheia. A constituição do agregado teria se completado quando também foi concluída a ocupação da terra na forma de grande propriedade privada, com concomitante expansão da agricultura comercial embasada no trabalho escravo. Dessa maneira, surgiram no século XVIII, mas durante todo o século XIX se consolidariam na sociedade de São Paulo, à medida que a economia de caráter agroexportador tomava força. É claro que, durante todo o Oitocentos, as economias de subsistência persistiram, da mesma maneira que coexistiram pequenos e grandes proprietários, mas a ordenação dos agregados como tipos históricos deu-se de acordo com a lógica acima descrita.⁷⁶ As relações de dependência estabelecidas entre o agregado e o

⁷⁶ Maria Sylvania de Carvalho Franco. *Op. Cit.*, pp. 98-99.

fazendeiro eram também manifestadas no que Maria Sylvia de Carvalho Franco chamou de a “simples incapacidade de [o agregado] tomar uma decisão autônoma”.⁷⁷ Nesse mesmo sentido, “essa dissolução de motivos e objetivos próprios em interesses alheios, pelo dependente, tem por corolário a atitude do superior, que afirma sua condição sub-humana”.⁷⁸

*

Em linhas gerais, o quadro social de São Paulo que foi se (re)definindo ao longo do século XVIII reproduziu a tendência do resto da colônia: de um lado, proprietários de terras, de outros, trabalhadores negros submetidos à condição escrava. A dinâmica de como emergiram esses grupos foi, contudo, particular, condicionada às mudanças que a restauração da capitania impôs aos paulistas e às relações mercantis que faziam parte da realidade da capitania desde antes. Os setores médios, importantes na vida da colônia, tiveram importância fundamental na articulação dessa sociedade, que, de toda maneira, tendeu a concentrar o poder público e a renda nas mãos da elite agrária.

A formação da elite paulista esteve diretamente relacionada a outro fenômeno: o processo de organização da produção açucareira em São Paulo. Nos quadros da diversificação agrícola, a cana de açúcar foi alcançando na geografia da capitania e na estruturação de sua economia lugar de destaque indiscutível. Ocupemo-nos, então, de elucidar a importância que o gênero, já antigo no Brasil, adquiriu no campo das políticas de fomento agrário na capitania paulista.

2.2- O açúcar na capitania: a região do “quadrilátero” e o caso de Porto Feliz

Em estudo sobre o açúcar nas capitanias do sul da América Portuguesa, Vera Ferlini destacou que “a experiência açucareira no Brasil tem dimensões ímpares na história do mundo moderno”. Essa prática teria consistido, assim, na “pedra de toque do estabelecimento português na América, que fundamentou, a partir de canaviais e engenhos, laços de dependência econômica, política e cultural”.⁷⁹ No início da colonização brasileira, ainda na primeira metade do século XVI, Portugal necessitou rapidamente substituir sua política inicial de exploração baseada na instalação de feitorias comerciais ao longo da costa. Isso porque nações europeias como a França, a Holanda e inclusive a Espanha cobiçavam os territórios que haviam sido descobertos pelos portugueses.⁸⁰

⁷⁷ Maria Sylvia de Carvalho Franco. *Op. Cit*, p. 103.

⁷⁸ *Ibidem*, pp. 103-104.

⁷⁹ Vera Lucia Amaral Ferlini. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010, p. 179.

⁸⁰ *Idem*. *Terra, trabalho e poder. O Mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003 (Tese defendida em 1986), pp. 18-19.

Era necessário, assim, garantir o “esquema da guarda” da extensa costa e promover políticas de ocupação, estimulando o surgimento de núcleos populacionais, o que foi concretizado na criação do sistema de capitanias hereditárias. Fundar-se-ia, em 10 de março de 1534, a primeira capitania do Brasil, Pernambuco. Nesse momento inicial de preocupação com a defesa das terras americanas, criou-se o Governo Geral em 1548, o que se relacionou à necessidade de fixarem-se colonos, ainda na esperança da descoberta de metais preciosos. A viabilização desse projeto “exigia, porém, a escolha de atividade lucrativa capaz de sensibilizar os colonizadores, pelas facilidades oferecidas e pelos lucros potenciais”. Nesse sentido, incentivar-se o desenvolvimento da produção açucareira ia de encontro às aspirações portuguesas e era, de certa forma, atividade já conhecida pelos lusitanos. Suas experiências anteriores nas ilhas do Atlântico lhes haviam rendido contatos no mundo financeiro, acesso a crédito no mercado europeu e conhecimentos técnicos especializados.⁸¹

Estabeleciam-se e consolidavam-se grandes unidades produtivas, cuja produção em larga escala era voltada para o comércio europeu e pautada no uso da mão de obra escrava, que logo inicialmente fora indígena, mas rapidamente foi substituída pela do negro africano.

Os investimentos privados nas primeiras décadas após os descobrimentos, conforme ressaltou Luiz Felipe de Alencastro, não eram exclusivamente portugueses. Muitos estrangeiros católicos, fossem ou não residentes em Portugal, obtinham privilégios análogos aos dos lusitanos para efetuar transações comerciais com as colônias. Além disso, legal ou ilegalmente, ao menos metade do açúcar produzido no Brasil foi transportado pelos holandeses para Amsterdam até o início do século XVII.⁸² Nesse sentido, o “exclusivo colonial”, que, como indicamos previamente, teria sido implantado no fim do *Quinhentos* e estaria em funcionamento já por volta dos primeiros anos do século seguinte, reservaria unicamente à metrópole o direito de comercialização do açúcar. Esse fenômeno, no dizer de Alencastro, representou o processo de colonização dos colonos: a Coroa, então, “aprende a fazer os rios coloniais correrem para o mar metropolitano; os colonos compreendem que o aprendizado da colonização deve coincidir com o aprendizado do mercado, o qual será – primeiro e sobretudo – o mercado reinol”.⁸³

Nesses quadros, tal política, apesar de nunca ter evitado totalmente contravenções pontuais, foi bem-sucedida e, aliada a estímulos claros de Portugal, propiciou o amplo desenvolvimento da lavoura canavieira no Brasil, o que permitiu que se mantivesse a

⁸¹ *Ibidem*, p. 20.

⁸² Luiz Felipe de Alencastro. *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014 [1ª edição de 2000], p. 22.

⁸³ *Ibidem*, p. 22.

tendência econômica positiva até pelo menos 1650, quando os fatores da chamada crise do século XVII começaram a fazer-se presentes.⁸⁴ O crescimento produtivo foi rápido: se, em 1570, havia por volta de 55 engenhos na região nordeste, por volta de 1612, o número chegava a 170. Quanto à produção, engenhos pernambucanos produziam 378.000 arrobas, ainda em 1591, e na Bahia, cerca de duas décadas depois, alcançava-se a cifra de 300.000 arrobas.⁸⁵

O fôlego tomado pela produção açucareira impulsionou, no Nordeste, a cristalização da grande plantação escravista. Conformou-se, dessa maneira, sociedade, que, assentada no engenho como núcleo colonizador e base da grande exploração econômica, marcou séculos da história brasileira.⁸⁶ Ao sul da colônia, todavia, os engenhos, se persistiram no litoral das capitanias de São Tomé, São Vicente e Rio de Janeiro, não adquiriram a dimensão econômica do latifúndio monocultor do Norte, ainda que se tenham mantido ativos na produção de açúcar e aguardente para o consumo da população local, para as expedições e frotas que saíam em direção ao Prata.

No que se refere à capitania de São Vicente, a produção de açúcar estabeleceu-se na baixada santista ainda no século XVI, quando alguns poucos engenhos foram fundados, inclusive o primeiro, por Martim Afonso de Souza. Graças à dificuldade na obtenção da mão-de-obra, aos recorrentes conflitos com os indígenas e à dificuldade de comércio com a metrópole, eles acabaram sendo levados à estagnação, muito embora não tenham desaparecido da capitania.⁸⁷

No início do Setecentos, entretanto, com a descoberta de ouro na região centro-sul brasileira, a produção tomou novo fôlego na região das Minas Gerais, mas ainda seguia tímida em território paulista. A atenção dos colonos e de Portugal seguia-se, assim, mais voltada às descobertas e à taxaço dos minérios, ao deslocamento populacional àquelas regiões e a todas as questões que se colocavam a partir da nova conjuntura. Décadas adiante, a Guerra de

⁸⁴ Vera Lucia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho...*(Op. Cit), p. 84. Sobre a crise do século XVII, a historiadora explicou que “o movimento de regressão secular, notável em alguns mercados europeus desde 1619-1622, começou a atingir a produção açucareira depois de 1650, mas apenas a partir de 1660 arrefeceu a euforia da produção do açúcar do Brasil. O problema não esteve ligado diretamente à concorrência antilhana, mas à própria reestruturação dos mecanismos de mercado durante o século 17 (...) O que se fez sentir, principalmente a partir de 1670, foi o declínio inexorável dos preços. O fenômeno não afetava apenas o produto brasileiro (...) Vista desse ângulo, a crise da economia açucareira não pode ser condicionada, em si, à concorrência dos novos produtos antilhanos. A própria natureza da plantation e da comercialização do açúcar, a partir de 1640, tendia à ampliação da produção (...) A década de 1680 representou, para Portugal e suas colônias, o ponto mais baixo da depressão econômica. Somavam-se, à época, o estancamento do crescimento da população mundial, a escassez e a rarefação do numerário. Em Portugal, tentavam-se medidas de incremento industrial. Na Colônia incentivava-se a busca de metais preciosos”. In: *Ibidem*, pp. 98-112.

⁸⁵ Vera Lucia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho...* (Op. Cit), p. 85.

⁸⁶ *Idem*. *Açúcar e colonização* (Op. Cit.), p. 180.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 182.

Independência na América do Norte e os conflitos no Caribe, a partir da década de 1760⁸⁸, tornaram o cenário internacional propício para o incremento produtivo na colônia. A capitania de São Paulo vivia, concomitantemente, momento definidor que, aliado a essa conjuntura externa, marcaria o recrudescimento da cultura canavieira em seu território. Nesse momento, contudo, as características da produção açucareira paulista mudariam notavelmente: o açúcar produzido seria destinado à exportação e ao abastecimento da demanda imposta pelo mercado externo, vale dizer, metropolitano.

Procuramos, até o momento, destacar o significado da restauração da capitania de São Paulo e sua relação com as mudanças da economia paulista entre o século XVIII e o XIX. Para a história do açúcar, encontramos correspondência direta entre a política de incremento agrícola promovida pela Coroa no período posterior à retomada da autonomia administrativa e o despoite no número de engenhos no território da capitania.

Do governo de Mateus, datam as primeiras tentativas de produção voltada à exportação dos produtos paulistas, com destaque ao algodão, já referido anteriormente, e ao açúcar. O governador logrou demonstrar a presença de um sistema de agricultura itinerante vigente em São Paulo, o que por ele era combatido a partir de sua política de incentivo ao cultivo de produtos exportáveis. O incremento de culturas variadas de mantimentos, como o milho, o feijão e o arroz, ao lado do açúcar e da aguardente, teriam sido os motes da transformação da agricultura itinerante em agricultura comercial.⁸⁹

A organização espacial da produção açucareira paulista, que foi tomando forma na segunda metade do século XVIII, esteve dividida, basicamente, em duas áreas principais. A primeira consistia no litoral paulista desde o Norte, perto de Ubatuba, até a área ao sul de Santos. Marcelino Pereira Cleto percorreu, no ano de 1782, em sua dissertação sobre o estado da capitania, sobre a geografia agrícola de São Paulo. Segundo ele,

⁸⁸ Nesse contexto, vale lembrar que, após a Guerra dos Sete Anos, a Inglaterra reforçou sua política de domínio, inclusive econômico, sobre as colônias. A Lei do Açúcar, por exemplo, em 1764, “representou outro ato dessa nova política. Essa lei reduzia de seis para três pence o imposto sobre o melaço estrangeiro, mas estabelecia impostos adicionais sobre o açúcar, artigos de luxo, vinhos, café, seda, roupas brancas. Desde 1733 havia lei semelhante, no entanto, os impostos sobre os produtos perdiam-se na ineficiência das alfândegas inglesas da colônia. O que irritava os colonos não era tanto a Lei do Açúcar, mas a disposição da Inglaterra em fazê-la cumprir. Criou-se uma corte na Nova Escócia com jurisdição sobre todas as colônias da América para punir os que não cumprissem essa e outras leis. Além disso, a Lei do Açúcar procurava destruir uma tradição dos colonos da América: comprar o melaço para o comércio triangular onde ele fosse oferecido em melhores condições. Isso significava que nem sempre recaía sobre as inglesas do Caribe, mas também sobre as possessões francesas. Ao indicar em sua introdução que seu objetivo era ‘melhorar a receita deste reino’, a Lei torna claro o mecanismo mercantilista que a Inglaterra pretendia. No segundo século da colonização, a Coroa britânica queria fazer as colônias cumprirem a sua função de colônias: engrandecimento da metrôpole.” In: Leandro Karnal, Luiz Estevam Fernandes, Marcus Vinícius de Moraes, Sean Purdy. *História dos Estados Unidos. Das origens ao século XXI*. São Paulo: Editora Contexto, 2007, p. 76.

⁸⁹ Maria Theresza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, p. 16.

A capitania de São Paulo consta de uma extensa marinha, que ao norte principia na vila do Salvador do Ubatuba, e ao sul confina com a vila de São Francisco, toda a marinha é cercada de uma áspera serra, e depois dela ficam as terras do sertão, nas quais entra a cidade de São Paulo, hoje cabeça da capitania. Assim como a marinha as terras acima são muito frutíferas. Na marinha especialmente ao nordeste o Ubatuba até a Conceição de Itanhaém produz bem a cana-de-açúcar e arroz, igualmente pode dar o café e o anil, produz mais a farinha de mandioca, milho, feijão e algodão, mas não tão bem, porque em muitos anos prejudicam estas plantas a chuva, que são frequentes em toda a marinha.

De Conceição de Itanhaém até São Francisco todos estes gêneros produzem, porem parece mais própria a farinha de mandioca, e dos portos que se compreendem neste distrito, saem todos os anos bastantes embarcações carregadas de farinha para a vila e praça de Santos na mesma capitania, para o Rio de Janeiro, para a capitania do Espírito Santo, Bahia, e até algumas ocasiões para o Rio Grande.⁹⁰

Em seu relato, identificamos elementos que corroboram a existência, à época dos escritos, tanto da produção de gêneros diversos ao longo do litoral paulista quanto do comércio desses produtos, fosse em escala local, para a vila de Santos, ou em escala regional, para outras capitanias e inclusive ao próprio Rio de Janeiro, praça que se consolidava como consumidora de determinados mantimentos produzidos em São Paulo. Podemos inferir, que, conforme ocorria desde o século anterior, existia na capitania produção que atendia ao mercado interno colonial, mas ainda não era direcionada ao mercado externo, ou, se quisermos, à metrópole. Além disso, importante destacarmos que a produção de açúcar, em destaque ao lado do cultivo do arroz no trecho selecionado, já figurava como amplamente estabelecida na faixa litorânea. Sobre as outras regiões da capitania, Cleto propôs que

Nas terras do sertão, ou serra acima produz bem o milho, feijão e sofrivelmente a cana-de-açúcar, mandioca, anil, trigo, sendo que estes últimos gêneros pouco se cuidam, e os paulistas se aplicam mais à criação de animais, e com efeito delas sai muito gado e toucinho. Em Curitiba, que fica para lá da serra, que cobre Paranaguá, eram algum dia famosas as suas fazendas de gado, hoje porém estão menos rendosas, tanto pelos direitos que se inovaram nos animais da sua produção, como por se ter adiantado em toda a capitania esta criação, também nela se produz excelente trigo, em que mais alguma coisa cuida, que no resto da capitania.⁹¹

Ainda que o objetivo de sua descrição fosse informar aos agentes metropolitanos o real estado em que se encontrava São Paulo, algumas nuances de seu discurso devem ser levadas em consideração. Cleto era favorável a que as instituições governamentais tornassem a Santos, de onde foi juiz de fora entre 1779 e 1787, como assim fora até a década de 1760.

⁹⁰ Marcelino Pereira Cleto. "Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la" In: *Roteiros e notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*. Coleção Paulística, vol. 1, Governo do Estado de São Paulo: 1977 [1782], pp. 18-19.

⁹¹ *Ibidem*, p. 19.

Em seu texto, tomou posições que transpareciam a sua tese de que “a agricultura da marinha [era] mais útil” e que, por conseguinte, dever-se-ia cuidar mais da povoação dessas áreas em detrimento daquelas de “serra-acima”, o contrário, segundo ele, do que se vinha fazendo.⁹² Na verdade, ele acreditava que o governo teria mais sucesso na eficácia de suas medidas se se voltasse a manter em Santos o centro da administração pública e se lá se concentrassem as atenções quanto às políticas econômicas.

Nesse sentido, quando sugeriu que na região do planalto produzia-se sofrivelmente a cana, sua afirmação pode ter sido devida ao seu desconhecimento do real potencial produtivo das terras paulistas ou, mais provavelmente, à sua vontade de enaltecer as características da agricultura no litoral, buscando diminuir as vantagens do solo na região do “sertão paulista”, que teria papel importante não na produção de mantimentos como “mandioca, anil, trigo”, mas na criação de animais. Ainda assim, ponderou ao apontar que:

A vila de Itu também excede a todas as mais terras de serra acima na produção de açúcar, em que fazem boa utilidade alguns de seus habitantes. Em quase todas as terras de serra acima há minas de ouro, e na marinha mesmo de Iguape até Paranaguá; porém não se conta na capitania de São Paulo um mineiro de profissão (...) Junto a vila de Sorocaba existem também abundantíssimas minas de ferro, e aço. Além disso a marinha da capitania de São Paulo é abundantíssima de peixes, que salgam, e beneficiam; porém a vila de Paranaguá excede a todas as mais nesta indústria com utilidade própria, e da Fazenda Real, que tem a dízima deste peixe todas as vezes, que entra em qualquer alfândega. Estas são as produções que oferece a capitania de São Paulo nas terras de marinha, e sertão (...) é necessário observar, aonde pode ser mais *lucrosa* ao povo, e à Fazenda Real (...)⁹³

Marcelino Cleto já indicava, portanto, o papel importante da vila ituana na produção de açúcar de São Paulo, fato corroborado pelos dados presentes na documentação de fins daquele século. Ao mencionar, outrossim, a abundância dos peixes na marinha da capitania, reiterava seu discurso das grandes potencialidades propiciadas pela região marítima, diversas daquelas encontradas na área do planalto, que, para além da “vocaço” produtiva de toucinho e couros, residiriam na explorao de minas de ouro, ferro e ao, notadamente nos entornos de Sorocaba, como discutimos anteriormente.

No litoral, a grande produo aucareira esteve concentrada na regio de Ubatuba e So Sebastio- Ilha Bela. As outras reas, ainda que apresentassem cultivo da cana, no chegaram a ter produo expressiva e, quase sempre, destinaram-se produo de

⁹² Marcelino Pereira Cleto. *Op. Cit.*, p. 21.

⁹³ *Ibidem*, p. 19.

aguardente.⁹⁴ Essa porção setentrional da faixa litorânea paulista era mais povoada e, no dizer de Maria Thereza Petrone, tinha “uma economia bem mais florescente”. Com base na documentação, a historiadora apontou que provavelmente a produção de açúcar destinada à exportação teria se iniciado na década de 1780, momento em que já existiam indícios da existência de comércio entre produtores das vilas ao norte com a praça do Rio de Janeiro, geograficamente mais próxima do que Santos. O fenômeno, porém, seria abalado graças às ordens de Bernardo José de Lorena, que, como vimos, tentou proibir o comércio com o porto fluminense, permitindo-o apenas por meio do porto de Santos. Em ofício da Câmara de Ubatuba, a descrição da situação era clara. Veja-se:

Este dito ano de 89 florescia esta vila com muito aumento na Agricultura das Lavouras e na navegação do Mar havia um grande número de Povo vindo de fora a negociar e os Lavradores e mais povo se aplicavam nas lavouras como desesperados; mas era que os preços dos efeitos os convidava para isso, de forma que em bem poucos anos se levantam aqui mais de 20 Engenhos de fabricar Aguardente e também alguns de fazer açúcar.⁹⁵

O “golpe”, desferido pelo decreto de Lorena, seria sentido pelas vilas produtoras e, em parte, anulado quando da liberdade de comércio, novamente concedida em 1798, pelo governador Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça.⁹⁶ A produção saltaria de 12.747 arrobas de açúcar em 1797 para 38.893 arrobas dois anos depois.⁹⁷ Para efeitos comparativos, Santos apresentava, à mesma época, pouca ou nenhuma produção de açúcar e tímidas 60 pipas de aguardente.

A segunda região de cultura do açúcar consistia na área de “serra-acima”. Se, por sua “difícil saída”, Marcelino Cleto afirmou que a agricultura litorânea era mais proveitosa à Coroa, não é verdade que fossem de má qualidade as terras da capitania para a plantação açucareira; pelo contrário. A região para além da serra compreendia tanto a área ao longo do caminho para o Rio de Janeiro quanto o “quadrilátero do açúcar”. Esse critério de subdivisão é importante para analisarmos a influência do cultivo da cana na formação da estrutura agrária paulista e entendermos a economia da capitania no século XVIII.

Em relação à primeira área, referimo-nos às vilas que se situavam no Vale do Paraíba paulista, em direção ao Rio de Janeiro. As vilas de destaque eram Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Cunha e São Luís do Paraitinga. Por sua posição

⁹⁴ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura...*(*Op. Cit.*), p. 25.

⁹⁵ “Ofício da Câmara de Ubatuba a Mello Castro e Mendonça”. 16 de junho de 1798. AE, TC, 10-1-22 apud Maria Thereza Schorer Petrone. *Op. Cit.*, p. 28.

⁹⁶ Trataremos de aspectos gerais do período posterior à administração de Lorena, vale dizer, o governo de Mello Castro e Mendonça e o subsequente, Antonio José da Franca e Horta, na parte introdutória do capítulo 03.

⁹⁷ *Ibidem*, p.31.

geográfica, foram, sem dúvidas, beneficiadas pela liberdade comercial estabelecida no governo de Mello Castro, ao passo que também prejudicadas no momento da restrição imposta no governo antecedente. Em termos quantitativos, havia 65 engenhos, que produziam 7.038 arrobas de açúcar em Guaratinguetá, no ano de 1798. Em Lorena, a quantidade de fábricas de açúcar não ultrapassava o número de 30, as quais totalizavam produção de 2.402 arrobas. Parece, todavia, que a cana de açúcar não monopolizou, por completo, as forças dessa região, embora tivesse constituído produto de importância para a economia das vilas ali situadas. Na verdade, a área ao longo do caminho para o Rio de Janeiro nunca foi grande produtora de açúcar e teria se destacado no cultivo do café desde ainda desde os momentos finais do século XVIII.⁹⁸

Já o “quadrilátero do açúcar” adquiriu a posição de *principal região produtora* do gênero em São Paulo. Essa denominação, cunhada por Caio Prado Jr.⁹⁹, relacionava-se à área compreendida entre Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiáí.

Mapa 7 - Geografia da produção açucareira na capitania de São Paulo (1799)¹⁰⁰

Fonte: Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), p. 113.

Nessa região, ainda em 1797, produziam-se 83.435 arrobas de açúcar, montante altíssimo se comparado ao das outras áreas da capitania, principalmente se levarmos em conta

⁹⁸ *Ibidem*, p. 39.

⁹⁹ “Tal crescimento se verifica particularmente na área central da capitania, entre os rios Moji, Piracicaba e Tietê, grosseiramente o quadrilátero compreendido entre as vilas de Mogi Guaçu, Jundiáí, Porto Feliz e Piracicaba (...)” Cf: Caio Prado Junior. *Formação do Brasil...* (Op. Cit.), p. 79. Maria Petrone, em seu estudo, estendeu o quarto polo de Porto Feliz a Sorocaba, aumentando a área do “quadrilátero”.

¹⁰⁰ Para Pablo Oller, a região do “quadrilátero” tinha como extremo norte não a vila de Mogi Guaçu, como sugerira Caio Prado, mas Moji Mirim.

que o número se referia apenas ao que seria exportado.¹⁰¹ Dentro do “quadrilátero”, destacavam-se Itu, Porto Feliz e Campinas, vilas com os valores produtivos mais elevados de toda a capitania de São Paulo.

Em Itu, já no ano de 1776, havia 25 engenhos, número que, vinte e dois anos depois, mais que quadruplicou. Em 1797, sua produção, sempre crescente, girava em torno de 50.000 arrobas, o que para as condições de comércio e agricultura, era quantidade muito considerável. Nesse sentido, é verdade que, na vila, a cana de açúcar teve “uma importância fora do comum”, tendo se especializado na produção do gênero, que foi constantemente exportado a Portugal graças à sua qualidade.¹⁰²

Em menores proporções, Campinas também tinha importância no cenário da produção de São Paulo. Em 1798, existiam 37 engenhos em seu território, que produziam por volta de 15.100 arrobas de açúcar e 460 canadas de aguardente. Augusto Saint Hilaire, em seu relato, apontava que

A cidade de Campinas deve sua origem ao fabrico do açúcar. Durante muito tempo acreditava-se que as terras pretas dos arredores de Itu eram as únicas, de toda essa parte da Província, apropriadas à cultura da cana de açúcar; entretanto, apesar desse preconceito, algumas pessoas ensaiaram, em 1770, plantar essa gramínea nas terras vermelho-escuras do atual termo de Campinas. Completo êxito coroou esse ensaio, e o exemplo foi logo seguido por grande número de agricultores.¹⁰³

O “progresso” das áreas produtoras pode-nos indicar a dimensão da importância da disseminação da cultura canavieira nas terras paulistas. Porto Feliz, também situada dentro do quadrilátero, é exemplo vivo disso. Analisemos com mais atenção o seu caso para que possamos compreender esse fenômeno. Como apontamos anteriormente, a localidade fora estrategicamente privilegiada no decorrer do Setecentos ao ter-se tornado ponto de partida das monções em direção a Cuiabá. Mas, na verdade, o status de vila foi adquirido apenas na década de 1790, momento até o qual era apenas freguesia da vila de Itu. Vejamos o porquê.

A freguesia de Ararituaba e, a partir de 1797, vila de Porto Feliz assumiu papel relevante na economia da capitania para além de entreposto comercial, posição que ocupava por ser dali que partiam as expedições fluviais em direção às minas.¹⁰⁴ Em carta ao Príncipe Regente, datada do ano de 1800, os oficiais da Câmara da vila, buscando soluções para o problema do endividamento dos senhores, evidenciam como se consolidara a lavoura

¹⁰¹ Maria Thereza Schorer Petrone. *Op. Cit.*, p. 41.

¹⁰² *Ibidem*, p. 42

¹⁰³ Augusto Saint Hilaire. *Viagem à Província de São Paulo*, p. 148 apud Maria Thereza Schorer. *Op. Cit.*, p. 45.

¹⁰⁴ Para o estudo da rede mercantil que envolvia Itu e a freguesia de Ararituaba, Cf. Silvana Alves de Godoy. *Itu e Ararituaba na rota das Monções*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2002 (Dissertação de Mestrado).

açucareira na economia de Porto Feliz desde a década de 1760 e denota seu *locus* de importância dentro da capitania paulista:

O Augusto Avô de V.A.R., o Senhor Dom José I, de gloriosa memoria, querendo promover o aumento do comércio e da agricultura, e especialmente das fabricas de açúcar, que fazem hoje a base principal destes vastos domínios de V. A. R., concedeu por uma portaria de 26 de abril de 1.760 aos senhores das ditas fabricas o privilégio de não se poder fazer execução nelas, mas sim nos seus rendimentos.

Esse privilegio, que foi concedido expressamente aos engenhos do Rio de Janeiro, compreende sem dúvida alguma aos da capitania de S. Paulo, que nesse tempo era subordinada àquela do Rio de Janeiro, pois é certo que somente foi desmembrada dela no ano de 1.765.

O giro regular do comércio fez que nesta capitania nunca fosse preciso aos senhores dos engenhos valerem-se desse privilegio, mas presentemente acontece que tendo há anos levantado muito de preço os açúcares e animando-os por isso mesmo muitos a aumentarem as suas fabricas e outros a erigirem novas, repentinamente, pela falta de comércio ocasionada pela guerra, deu este gênero em notável baixa, apanhando a uma grande parte dos fabricantes de açúcar empenhados¹⁰⁵.

Os engenhos de açúcar existiam na vila já desde a primeira metade do século, mas são notórias as referências no documento ao momento de euforia vivido nas décadas finais do século XVIII, o que teria resultado, então, na criação de diversos engenhos. Note-se também a referência à precariedade no comércio devido à guerra, que remete à conexão já existente dessa elite local com o comércio externo.

A Tabela 7 evidencia a produção de açúcar em Porto Feliz e sua observação permite-nos comparar, em termos absolutos, sua produção e exportação no início do século XIX e no fim da década de 1810. A produção cresceu mais de 300% e a exportação manteve-se sempre a Lisboa, via porto de Santos.

Tabela 7- Produção e exportação de açúcar em Porto Feliz (em arrobas)

ANO	PRODUÇÃO	EXPORTAÇÃO
1798	26.749	25.940
1799	29.752	28.552
1817	61.624	60.424
1818	86.476	85.276

Fonte: *Listas Nominativas de Habitantes das vilas de Itu, Campinas, Porto Feliz, São Sebastião, Sorocaba e Jundiá. Maços de População*. Arquivo do Estado de São Paulo

¹⁰⁵ “A lavoura de Canna em São Paulo no anno de 1800. Offício da Câmara de Porto Feliz ao Príncipe Regente”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Typographia do Diário Oficial, vol. 6, 1900-1901, p. 471-472. Em relação ao tema do endividamento dos senhores de engenho, Cf: Vera Lucia Amaral Ferlini. *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

Se os números revelam a grande produção da vila, são também a chave para compreender o porquê, somente em 1797, a vila foi criada oficialmente e emancipada de Itu. Ainda que na Portaria do Termo de Ereção da vila aparecessem motivos como “por ser um porto frequentado de comerciantes de Cuiabá e Mato Grosso (...) de diferentes expedições de Sua Majestade para os vastos sertões”¹⁰⁶, devemos atentar ao fato de que, ao mesmo tempo em que adquiria proeminência no mercado de açúcar e destaque na vida econômica da capitania, ganhava, conseqüentemente, o *status* de vila. Essa hipótese é reforçada se confrontados os dados de produção de açúcar em Porto Feliz com os de outras vilas paulistas.

Tabela 8- Comparação da produção açucareira de algumas vilas paulistas (em arrobas)¹⁰⁷

Vilas	1.798	1.799	1801
Itu	66.540	67.296*	60.584
Campinas	8.094	11.736	15.200
Porto Feliz	26.740	29.752	27.400
S. Sebastião	22.528	20.648	-
Sorocaba	7.808	9.460	3.744
Jundiaí	3.064	4.262	-

Fonte: *Listas Nominativas de Habitantes das vilas de Itu, Campinas, Porto Feliz, São Sebastião, Sorocaba e Jundiaí. Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.*

* A produção referida é do ano de 1800, já que não há dados sobre a produção ituana em 1799.

A partir da observação e comparação dos números, pode-se depreender que a produção açucareira em Porto Feliz era muito significativa para a capitania de São Paulo. Mesmo que ficasse muito atrás da produção de Itu, era ainda maior que a das vilas de São Sebastião, também conhecida produtora do gênero, e de Campinas, que, à época, produzia somente 30% da quantidade fabricada pela antiga freguesia de Ararituaba. Sorocaba e Jundiaí, cuja produção diversificada de mantimentos era grande, figuravam também como importantes fornecedoras açucareiras, mas apresentavam produção muito mais incipiente.

Pode-se indagar para onde, então, ia o açúcar de Porto Feliz. A documentação indica que seu destino era o mesmo daquele da vila de Itu: a cidade de Lisboa. As duas vilas, portanto, ainda no século XVIII, já eram centros importantes de produção e venda de açúcar e produziam para abastecer a metrópole, de modo que a elevação da antiga freguesia à condição de vila –reitera-se– parece ter estado muito mais relacionada à sua posição de proeminência nesse comércio do que necessariamente à sua condição de posto privilegiado nas relações

¹⁰⁶ “Auto de ereção da freguesia de Ararituaba a vila com a denominação de Porto-Feliz”. 22 de dezembro de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 3, 1894, pp. 27-29.

¹⁰⁷ Na documentação original, as quantidades de açúcar vêm discriminadas em quintais, a conversão foi feita de acordo com a premissa de 1 quintal: 4 arrobas.

com Cuiabá; fosse assim, teria muito antes tido suas reivindicações de emancipação atendidas pelo governo e pela Coroa.

Ora, mas Porto Feliz, que, sendo ponto de partida das expedições de monções desde o início do século, apresentava economia tão variada e circulação dos mais diversos mantimentos, tinha sua pauta produtiva tão somente composta pelo açúcar? Na verdade, se a produção açucareira ali se desenvolvesse, os investimentos na diversificação da produção agrícola também tiveram importância na história de sua economia. Em 1798, a vila mandava a Lisboa 25.940 arrobas de açúcar, da mesma forma que exportava arroz, toucinho, feijão, farinha de milho e tabaco, lá produzidos. No ano seguinte, enviava, além desses produtos, algodão e anil.

Quanto ao destino das exportações de seus mantimentos, esse era único e recorrente ao passar dos anos: a vila de Cuiabá. Ao longo da primeira década do século XIX, a vila parece ter se especializado também na produção de aguardente, que, segundo a documentação, tinha como destino as “vilas do Sul”.¹⁰⁸

Gráfico 5 - Exportação de aguardente (em canadas) da vila de Porto Feliz

Fonte: *Listas Nominativas de Habitantes da vila de Porto Feliz*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Já quanto aos gêneros de importação, esses eram, naturalmente, comercializados nas expedições de monções. Os panos e vinhos continuamente importados pela vila decerto atendiam ao mercado local, composto pela elite do açúcar, mas o papel da vila de entreposto comercial no comércio com Cuiabá ainda perdurava. Nesse sentido, há vários registros de reexportação ao Mato Grosso de aguardente do reino, vinhos portugueses, panos de algodão, entre outros.

¹⁰⁸ Fonte: *Listas Nominativas de Habitantes da vila de Porto Feliz*. Maços de População, Arquivo do Estado de São Paulo.

O cenário que se tinha, ao final do século XVIII, poderia parecer, à primeira vista, semelhante àquele do início da centúria: a circulação de diversos gêneros agrícolas, recorrentes trocas comerciais com Cuiabá, e intenso comércio nas dependências da vila. Por um lado, a natureza das atividades era a mesma, mas haviam mudado substancialmente as características principais dessas operações comerciais.

A freguesia de Ararituaba, inicialmente, era pobre, sem produção agrícola substancial, embora tivesse alguns dias de euforia no comércio quando se aproximavam as datas de partida das expedições fluviais. As pequenas propriedades ali produziam para o próprio consumo e eventualmente comercializavam o pequeno excedente que lhes restava. Os produtos que chegavam de outras partes da capitania alimentavam o comércio com as regiões mineiras, todavia a produção local ainda era incipiente, e as trocas comerciais ali eram essencialmente resultados da localização geográfica da freguesia, às margens do rio Tietê; suas bases eram, portanto, *externas*.

O contexto, contudo, era divergente daquele observado quando da elevação da freguesia à condição de vila, em 1797. O comércio da região já apresentava traços diversos. O cultivo de mantimentos variados e de açúcar desenvolvera-se e os produtos comercializados provinham, em parte, da própria vila. Ainda que continuassem a chegar gêneros de toda a capitania e produtos importados do reino para seguirem nas expedições às áreas mineradoras, o incremento da economia local fora determinante e, naquele momento, havia importante comércio que tinha bases internas, na própria Porto Feliz. Configurara-se, de um lado, a produção de açúcar, que ia diretamente a Lisboa; de outro, produção diversificada que abastecia as necessidades dos habitantes locais, mas que também fornecia artigos agrícolas que seguiriam nas jornadas fluviais.

Explanar a história econômica de Porto Feliz é deparar-se com o processo de incremento econômico que, se fornece subsídios para explicar as mudanças locais, também pode ser verificado em maior escala, isto é, na capitania de São Paulo. Em outros termos, o elemento chave para a compreensão dessas mudanças é simbolizado por 1765 – ano da restauração da autonomia administrativa de São Paulo.

A história de Porto Feliz pode simbolizar, então, esse mesmo transcurso: ao adquirir a condição de vila na colônia, seria incluída plenamente nos mecanismos imperiais de controle, com direito à Câmara, ao pelourinho, à cadeia e à presença do pároco. Significava, portanto, maior autoridade e gerência da vida pública e fiscal. Pode-se depreender, assim sendo, que houve correspondência direta entre o incremento da produção da vila e destaque na produção açucareira e a alteração do seu status político.

De modesta freguesia, mas vivificada pelo comércio que ali sobrevinha, transformou-se em vila com produção própria, diversificada, marcada pelo grande capital do açúcar e inserida no comércio de longa distância com a metrópole. As glórias do comércio das monções manter-se-iam vivas, contudo, no nome escolhido à nova vila: a vila do porto feliz.

Resta-nos clara, à luz desse exemplo, a importância que o açúcar foi tomando na capitania nas décadas finais do século XVIII.¹⁰⁹ A produção, como vimos, dividida entre a faixa litorânea de São Paulo e a região de “serra-acima”, era determinante para a conformação de sua economia de exportação e para o reconhecimento dos agentes metropolitanos e, no limite, da própria Coroa portuguesa. Abaixo, a tabela indica-nos a lista dos maiores produtores na região de serra-acima e evidencia que as principais “vilas açucareiras” eram, como apontamos, Itu, Porto Feliz e Campinas.

Tabela 9 - Evolução do quadro da produção açucareira dos dois quadriláteros do açúcar mais a vila de Atibaia (1793-1799)

	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799
1º	Itu	Itu	Itu	Itu	Itu	Itu	Itu
2º	Sorocaba	Porto Feliz	Campinas	Porto Feliz	Porto Feliz	Porto Feliz	Porto Feliz
3º	Campinas	Campinas	Porto Feliz	Campinas	Campinas	Campinas	Campinas
4º	Porto Feliz	Sorocaba	Sorocaba	Sorocaba	Sorocaba	Guaratinguetá	Guaratinguetá
5º	Jundiaí	Jundiaí	Jundiaí	Jundiaí	Guaratinguetá	Sorocaba	Sorocaba
6º	Lorena	Guaratinguetá	Guaratinguetá	Guaratinguetá	Jundiaí	Jundiaí	Jundiaí
7º	Pindamonhangaba	Lorena	Mojimirim	Mojimirim	Mojimirim	Mojimirim	Mojimirim
8º	Mojimirim	Mojimirim	Lorena = Piracicaba*	Lorena	Lorena	Lorena	Lorena
9º		Atibaia	Atibaia	Piracicaba	Paraitinga	Paraitinga	Piracicaba
10º		Cunha	Cunha	Pindamonhangaba	Piracicaba	Pindamonhangaba	Paraitinga
11º				Cunha = Taubaté*	Pindamonhangaba	Piracicaba	Pindamonhangaba
12º					Taubaté	Taubaté	Taubaté
13º					Cunha	Cunha	Cunha
14º					Atibaia	Atibaia	

* produziram o mesmo volume de açúcar

Fonte: Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (Op. Cit.), p. 116.

¹⁰⁹ Alfredo Ellis Junior, em seu estudo sobre a economia de São Paulo, propôs, na década de 1950, a existência de uma “civilização do açúcar paulista”. De acordo com ele, “toda a civilização fatalmente tem que ter uma base econômica, constituída de uma fonte de riqueza qualquer, ou antes toda base econômica produz determinadamente um tipo de civilização. Esta (...) tem que se moldar aos seus múltiplos fatores causais, o principal dos quais é econômico”. Segundo seu raciocínio, ter-se-ia moldado, na capitania de São Paulo, verdadeira civilização açucareira, pautada em fatores históricos, ambientais, conjunturais e econômicos. Nesse processo, o bandeirante que se dispersara pelas Gerais teria voltado às suas terras depois da Guerra dos Emboabas e se alargado pelos territórios da capitania. Além disso, partidário da tese do isolamento de São Vicente no Seiscentos, a sociedade paulista teria vivido momento de abertura durante o século XVIII, que culminou, em última instância, com a criação da calçada do Lorena, “órgão transportador criado e determinado pela função produtora do açúcar, o qual, para ser exportado via Santos, exigiu uma rodovia que foi uma das suas consequências mais imediatas e diretas”. A partir dos dados de Machado de Oliveira, Ellis salientou o incremento populacional, de 116.975 habitantes em 1777 a 338.000 em meados da década de 1830, momento em que findaria o que denominou “ciclo econômico paulista”, que viria a ser sucedido pelo cafeeiro. Resultado desse aumento seria a expansão da produção e a “vertiginosa ascensão do porto de Santos”, ainda que, para ele, o açúcar jamais tenha alcançado a importância que o café viria a ter para São Paulo. Em realidade, sua tese era a de que foi o açúcar paulista, e sua exportação à Europa, que propiciou a criação da civilização na capitania, a qual, posteriormente, serviu de base para as transformações, verdadeiramente inovadoras, advindas do cultivo do café. Cf: Alfredo Ellis Jr.; e Miriam Ellis. *A economia paulista no século XVIII: o ciclo do mar, o ciclo do açúcar*. Biblioteca Academia Paulista de Letras, vol. 11. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, 2ª edição (1ª edição de 1950).

Se a divisão geográfica da produção açucareira na capitania foi tarefa mais simples, alguns desafios de natureza diversa, entretanto, colocaram-se no campo do estudo da história do açúcar em São Paulo. Em sua pesquisa, Maria Thereza Petrone teceu algumas considerações relativas à origem e ao tamanho das propriedades rurais paulistas. Indicou, entre outras questões, que quando uma área própria para a cultura da cana não mais comportava concessão de sesmarias e subdivisão de terras, procurava-se obter sesmarias em áreas novas. Desse modo, foi possível ter havido, no planalto, avanço gradativo para o interior e progressão da fronteira de povoamento, mesmo fenômeno que ocorreria, posteriormente, com o café.¹¹⁰

Nesse processo, o investimento de capitais necessários para o desenvolvimento da lavoura açucareira possivelmente teve características peculiares na capitania de São Paulo. Isso porque “tudo parece indicar que a lavoura canavieira teria autofinanciado seu desenvolvimento, principalmente tendo-se em conta que no início havia sempre necessidade de empatar capitais com a terra”. O agricultor de mantimentos teria logrado, dessa maneira, guardar pequenas economias, que lhe permitiram iniciar a agroindústria do açúcar. Além disso, o número de escravos era, inicialmente, por demais reduzido, como se pode ver nos Maços de População das principais áreas canavieiras. A organização da fazenda, assim, “em terra obtida por posse ou sesmaria, instalações modestas e pequeno número de escravos teriam possibilitado o desenvolvimento da cana-de-açúcar e o acúmulo de capitais que permitiram a expansão dessa atividade”.¹¹¹

Para além do problema acerca da origem dessas fazendas, outro desafio para os estudiosos da lavoura canavieira em São Paulo foi a questão do tamanho das propriedades. No caso de Itu, “onze das propriedades canavieiras são só fazendas de cana, as restantes – 124 – possuem engenho. As propriedades canavieiras variam quanto ao tamanho de 22.500 a 31.162.500 braças quadradas”. Nessa rede, a pequena propriedade apresentava cultura de mantimentos, enquanto as maiores eram decididamente canavieiras. Segundo Petrone, a pequena propriedade não era muito frequente para a lavoura de cana, já que para o sistema de cultura empregado, ela carecia de terras suficientes.

Nessa lógica, as grandes propriedades ter-se-iam originado, em parte, “da relativa facilidade na obtenção de terras e na mentalidade capitalista que, aos poucos, ia tomando conta dos fazendeiros paulistas, os quais, com muitas terras, queriam garantir a produção, em maior escala, de matéria prima para sua indústria”. Por isso, “a incapacidade de moer mais

¹¹⁰ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura...* (Op. Cit.), p. 54.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 58.

cana dentro das condições técnicas do engenho e, portanto, de produzir mais açúcar encontrou como solução, a construção de mais engenhos e, conseqüentemente a subdivisão da propriedade, embora não fossem raros os senhores de mais um engenho”.¹¹²

Na esteira das problemáticas levantadas por Petrone, Pablo Oller analisou a relação entre o número de engenhos na capitania, a produção de açúcar nas vilas da capitania e o número de escravos que lá trabalhavam. Segundo ele, o crescimento da quantidade de engenhos na região do planalto fora da ordem de 548%, tendo passado de 79, em 1793, a 433, em 1799. No que se refere aos dados produtivos, na primeira data, fabricavam-se 41.708 arrobas de açúcar, enquanto na segunda, 153.449. O crescimento, ainda que notável, foi de 368%, portanto.¹¹³

O volume da produção não acompanhou o número de engenhos estabelecidos na capitania devido à baixa produtividade dos engenhos paulistas. Os dados indicam que somente sete engenhos da região de serra-acima produziam entre 2.000 e 2.800 arrobas de açúcar no ano de 1798, enquanto trinta e seis tiveram produção entre 1000 e 1999 arrobas. Já no patamar que compreendia produção entre 100 e 900 arrobas, figuravam 194 engenhos, e menos de 100, 92 fábricas. Nesse sentido, parece prudente asseverar que a grande maioria tinha baixa produtividade, se comparada aos dos outros 43, cuja produção era acima de 1000 arrobas.¹¹⁴

Tabela 10- Produtividade dos engenhos de açúcar da região de serra-acima (1798)

PRODUÇÃO	ENGENHOS
entre 2800 e 2000@	7
entre 1999 e 1000@	36
entre 999 e 100 @	194
menos de 100 @	92
total	329

Fonte: Pablo Oller. *Dilemas e conflitos...*(Op. Cit.), p. 121.

Sobre esse problema, convém lembrar que “a monocultura – pelo menos para exportação – claramente não foi o padrão sequer para os grandes produtores escravistas de São Paulo, apesar de se caracterizarem como unidades de capital intensivo”. Por essa razão que “em nenhuma localidade encontramos as dominantes unidades monocultoras

¹¹² *Ibidem*, p. 77.

¹¹³ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...*(Op. Cit.), p. 117.

¹¹⁴ Mont Serrath, a respeito da comparação entre os engenhos baianos e os paulistas, pontou que “Para se ter uma ideia, se compararmos com a produção baiana no século XVIII, o fenômeno fica ainda mais evidente. Em 1786, a Bahia produziu aproximadamente três vezes mais do que a capitania toda de São Paulo em 1798. Todavia, São Paulo tinha 417 engenhos, enquanto a Bahia, 150. A média de arrobas de açúcar produzido por engenho na capitania baiana era 2.667, na paulista, apenas 300. Ainda no que diz respeito à produtividade da capitania, na vila de Itu, maior produtora de açúcar de São Paulo, dos 103 engenhos existentes, somente 32 deles davam conta de mais de 70% da produção total no ano de 1798”. In: *Ibidem*, p. 121.

supostamente típicas das zonas açucareiras do Rio de Janeiro”.¹¹⁵

O caso de Itu pode elucidar essa questão, já que lá surgiram grandes propriedades, cujo principal produto de exportação era sem dúvida o açúcar, mas que tinham sua produção básica, em terras açucareiras, de diversos mantimentos. Algumas décadas adiante, esses engenhos respondiam por 60% do milho, 76% do feijão e quase metade do arroz lá produzido.¹¹⁶ Era expressiva, ademais, a produção de toucinho, cavalos, tabaco e algodão. Padrão esse que não se repetia, por exemplo, no Rio de Janeiro, onde grandes fazendas não produziam nenhum gênero alimentício. Era fenômeno, destarte, próprio da capitania de São Paulo e, como veremos, da região sul-mineira.¹¹⁷

A quantidade de escravos nas lavouras paulistas, aliás, esteve relacionada com a produção açucareira nas diversas localidades.¹¹⁸ Nesse sentido, se tomarmos os dados totais comprovaremos que as três maiores produtoras de açúcar (Itu, Porto Feliz e Campinas) no ano de 1798 são, concomitantemente, as vilas com maior número de escravos. Nas outras, todavia, que apresentavam produção bastante inferior, a relação da produção de açúcar com o número de escravos não é correspondente.¹¹⁹ A explicação desse fenômeno pode ser atribuída ao uso da mão de obra dos cativos na produção de gêneros variados, tendo em vista a diversificação agrícola que se desenvolvia na capitania, que, como já sugerimos, vinha se manifestando paralelamente à consolidação da economia açucareira.¹²⁰

É certo, de qualquer forma, que com o aumento produtivo da ordem de 368%, o investimento capital em mão de obra também aumentaria nas vilas. Nesse sentido, vale apontar que a entrada de escravos no porto de Santos não foi situação exclusiva da década de 1790. Ainda que o ingresso maciço de africanos se mantivesse por muito tempo ainda através

¹¹⁵ Herbert Klein S. & Francisco Vidal Luna. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 67.

¹¹⁶ Herbert S. Klein & Francisco Vidal Luna. *Op. Cit.*, p. 67.

¹¹⁷ Ibidem, p. 67. Cf. João Luís Ribeiro Fragoso; Manolo Garcia Florentino. *O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil do Rio de Janeiro, c. 1750- c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1993.

¹¹⁸ Petrone chamou atenção para o problema decorrente do grande número de escravos no início do século XIX, o que “reclamava mais cuidado por parte das autoridades. A situação era tão alarmante, que se pensava em utilizar uma ordem de 1732. O temor de levante de escravos difundira-se rapidamente entre a produção de Itu, principalmente, entre os senhores de engenhos, que naturalmente seriam os mais visados (...). Parece que o maior número de insurreições ocorreram nos anos que antecederam a Independência e durante o primeiro Reinado (...) Em São Paulo, como nas outras áreas canavieiras, o escravo trabalhava no canavial, na moenda, na caldeira, nas fases finais de preparação do açúcar, além dos outros trabalhos na fazenda. O escravo ainda podia ser emprestado ou alugado para outra fazenda de cana. Esse caso não deve ter sido muito raro em São Paulo, onde a produção de açúcar não contava com longa tradição e onde, com o rápido desenvolvimento dessa atividade, havia falta de mão-de-obra especializada (...) O próprio presidente da Província, em 1829, chama atenção sobre as consequências dos maus tratos infligidos aos escravos nas ‘fábricas de açúcar’”. In: Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura...* (*Op. Cit.*), pp. 119-123.

¹¹⁹ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos...* (*Op. Cit.*), p. 119.

¹²⁰ Para maior explanação do problema, ver capítulo 3.

do Rio de Janeiro, já desde, pelo menos, dois decênios antes, escravos eram despachados para a região de serra-acima na alfândega da vila santista. Entre 1779 e 1786, assim, mais de 2000 escravos, vindos do litoral paulista, foram enviados à área do planalto.¹²¹

Pode-se sugerir, a partir das considerações relativas ao tamanho das propriedades e ao número de escravos, que, no caso de São Paulo, as lavouras parecem ter se organizado de acordo com “referenciais econômicos e sociais, de um lado, [pautados] em padrões de lucratividade e racionalidade, e, de outro, na crescente valorização do trabalho sistemático”, como afirmou Vera Ferlini, em acordo com a proposição de Petrone acerca da “mentalidade capitalista” dos senhores de engenho de São Paulo.¹²²

Quanto a esse debate, algumas contemplações fazem-se necessárias. Em estudo sobre a produção açucareira na ilha de Cuba, Manuel Moreno Fraginals sugeriu que se forjou um tipo de projeção capitalista da sacarocracia em ascensão na segunda metade do século XVIII.¹²³ Ao longo do período entre 1760 e 1792, criou-se novo sistema de relações mercantis, alicerçadas na intensificação da produção açucareira. Nasceu, concomitantemente, “um tipo de empresário econômico caracterizado por seu escravismo, por sua riqueza baseada na escravidão, mas que tinha clara consciência de que essa escravidão era, ao mesmo tempo, o grande entrave, a corrente que o amarrava ao passado”, o que impedia o “salto” para o capitalismo pleno.

Essa “semiburguesia” era essencialmente impotente, que “do burguês revolucionário da época tinha apenas o alento intelectual, a mercadoria e o mercado”.¹²⁴ Ainda assim, ela era também inovadora, já que se expressava em termos burgueses: produzia mercadorias ao mercado mundial e vivia em época na qual “fazer açúcar ainda era um trabalho elementar” e, como ainda não haviam sido criados os maquinários para a produção açucareira, a escravidão colocava-se como única solução para o regime de trabalho. Não obstante, o “dono de escravos podia permitir-se a contraditória prerrogativa de falar e atuar como burguês”, e, por isso, a sacarocracia cubana tentou constantemente revolucionar os meios de produção, levando o senhor de engenho “ao mundo”, sempre em busca de novas técnicas.¹²⁵ Para Fraginals, essa elite introduziu no engenho a rígida disciplina da grande indústria, tendo aprendido com os

¹²¹ *Ibidem*, p. 125.

¹²² Vera Lucia Amaral Ferlini. *Uma capitania dos novos tempos... (Op. Cit.)*

¹²³ Manuel Moreno Fraginals. *O Engenho*, 3 volumes. São Paulo: Editora Unesp/Hucitec, 1988, p. 10.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 49.

¹²⁵ *Ibidem*, pp 83-84.

burgueses europeus “que os segundos são átomos de capital”, constituindo uma forma de taylorismo especial.¹²⁶

No caso brasileiro, o aperfeiçoamento das técnicas e a busca por padrões mais racionalizados em âmbito produtivo também pôde ser verificado, por exemplo, na difusão dos manuais de lavoura, introduzidos pela Coroa Portuguesa no final do Setecentos, notadamente a obra *O Fazendeiro do Brasil*, coleção com onze volumes e editada em Lisboa pelo frei José Mariano da Conceição Veloso. Visando ao “melhoramento da sua economia rural”, para que “se pusessem ao nível das Nações vizinhas”, os tantos volumes tratavam das técnicas de cultivo dos mais variados gêneros, inclusive o açúcar:

Em consequência deste Mandamento tenho a honra de apresentar a Vossa Alteza os primeiros cadernos deste volume, que fazem a primeira parte do Primeiro Tomo deste trabalho, que sucessivamente se irá publicando, e abrangerá todos os objetos, que lhe são relativos, em mais volumes. Neste, que pertence à cultura das Canas do Açúcar, e ao seu fabrico, apresento a Vossa Alteza os extratos do Livro V. de Brian Edward, sobre a Jamaica; do Cap. XXIX e XXX do American Hufrandy; dos artigos das Canas de Miler, e de várias outras rapsódias, concernentes ao mesmo objeto, de novas variedades de Canas, vindas de Malabar, Otaheiti, e Batávia, introduzidas ultimamente nas Ilhas Francesas, e Inglesas, cuja introdução seria de suma utilidade nas Províncias do Brasil; sujeitas a secas; a final da notícia da árvore açucareira, tirada de Zimmermam, e de uma Folha Inglesa, suprimindo, o que não traziam estes papéis, a respeito da sua celebração, ou sangria, com o que copiei do Abade Valemont na sua obra *Curiosites sur la vegetation*. Concluí tido com o plano da reforma das moendas, picadeiros e fornalhas, proposta no Rio de Janeiro por Jerônimo Vieira de Abreu. E por não engrossar mais o volume, deixei para uma segunda parte a tradução das obras de M. du Trone, e Dubamel, e de outros, acerca do mesmo objeto. Para se facilitar o conhecimento das doutrinas expendidas neste trabalho, lhe fiz acrescentar as estampas, que julguei necessárias, assim das plantas, como das máquinas. Este é, Senhor, o método, que me propus seguir, até a conclusão deste trabalho já avançado, em quanto ao que me pertence na maior parte, e com o qual, além deste, apresentarei a Vossa Alteza, nestes mesmos dias, outra Primeira Parte do II Tomo, que expõe as Memórias, que trarão da cultura da planta do Índigo, e do modo de se lhe extrair a fécula colorante, chamada Anil, de grande interesse no comércio, que deve ser continuado na sua Segunda Parte, com as Memórias da Planta da Cochonilha, do modo de a preparar; das da Orelhana, ou Urucu, e sua fécula, etc. No III Tomo igualmente dividido em partes; oferecerei a Vossa Alteza as Memórias pertencentes ao Café, Cacau, Congonha, ou Thé do Paraguai, Guaraná. No IV as que tratam das Especiarias já introduzidas; das que se

¹²⁶ *Ibidem*, p. 115.

podem introduzir de novo; e das que são nativas do país. No V. do Algodão, Tabaco, Canhemo, etc.¹²⁷

O Estado português assumiu importante papel nesse movimento de estudiosos, sobretudo a partir de 1770, a partir da publicação de memórias e estudos sobre as ciências naturais. Na verdade, havia, segundo Maria Odila Leite da Silva Dias, “uma política consciente e preocupada em fomentar a produção de matérias-primas para a industrialização de Portugal, em promover um renascimento da agricultura”¹²⁸, fenômeno que passa a ser melhor entendido à luz do conceito do *novo padrão de colonização*, que pressupunha estreitamento dos laços coloniais direcionados à industrialização metropolitana.¹²⁹

D. Rodrigo de Souza Coutinho, “incansável homem de projetos e reformas”, ao tornar-se ministro na última década do século XVIII, fez-se rodear de bacharéis e cientistas brasileiros em prol de uma política de “renovação da agricultura” e “introdução de novas técnicas rurais”. Com esse escopo, requeria relatórios acerca dos processos empregados no cultivo e preparo dos gêneros exportáveis, ao passo que também tratava de promover a introdução do arado, a cultura de novos gêneros e ordenava medidas que estimulassem o comércio colonial.¹³⁰ Enviavam-se, à capitania de São Paulo, “folhetos e memórias sobre as árvores açucareiras em geral, sobre os tipos de açúcar fabricados no Rio de Janeiro”, mas não só, posto que também versavam “sobre a cultura da batata, do anil, do café, da canela de Goa, do cravo, do urumbeba; sobre o algodoeiro, a cultura do linho e do cânhamo (...) o preparo do fumo; a arte de fazer cola, preparo do queijo Roquefort”, entre tantos outros assuntos que refletiam a amplitude desses projetos.¹³¹

Nesse sentido, ao buscar conciliar a persistência da escravidão com o capitalismo nascente, estudos recentes indicaram que diversamente das zonas escravistas mais antigas da produção de mercadorias, as fronteiras novas de mercadoria organizaram a produção em escalas sem precedentes e combinaram terra, trabalho e os instrumentos de produção de formas novas. Em cada uma das zonas, segundo Dale Tomich, “as relações sociais de escravidão foram reformadas em torno de novas relações e processos de produção. Em cada zona de fronteira, o espaço produtivo da *plantation* foi reorganizado em formas que

¹²⁷ José Mariano da Conceição Veloso. (compil.) *O Fazendeiro do Brasil* [...] (Tomos 01 a 05). Lisboa: Na Regia Officina Typographica, 1798-1806. Transcrição do documento: <http://abordagensgeograficas.geo.puc-rio.br/media/O%20fazendeiro%20do%20Brasil.pdf> (acesso em dezembro de 2017).

¹²⁸ Maria Odila Leite da Silva Dias. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2009 [2005], pp. 48-49.

¹²⁹ José Jobson de Andrade Arruda. *Decadência ou crise...* (Op. Cit.)

¹³⁰ Maria Odila Leite da Silva Dias. Op. Cit., pp. 56-57.

¹³¹ *Ibidem*, pp. 60-61.

facilitaram a gestão da terra e do trabalho e a máxima produção de cada cultivo”.¹³² Essa transição do século XVIII ao XIX marcou justamente o primeiro momento do escravismo paulista que perpassaria todo o Oitocentos, haja visto a retomada das atividades agroexportadoras e o “grande dinamismo” experimentado na economia de São Paulo a partir da década de 1760.¹³³

Afinal, se São Paulo, na virada do século XVIII ao XIX, apresentava redes tão dinâmicas tanto no âmbito da produção açucareira quanto nas atividades mercantis que já se desenvolviam desde antes da restauração administrativa, ela era ainda decadente? Talvez fosse mais conveniente perguntarmo-nos: ela o fora em algum momento?

2.3 – Considerações historiográficas e o debate sobre a situação da capitania no final do Setecentos: decadência ou prosperidade?

Marcelino Pereira Cleto, em sua *Dissertação a Respeito da Capitania de São Paulo, Sua Decadência e Modo de Restabelecê-la*, texto do ano de 1782, apontou algumas razões que, segundo ele, explicavam a situação de pobreza em que se encontrava a capitania. Já apontamos, inclusive, que, em sua obra, ele reforçou a necessidade de que se acabasse com a submissão paulista ao Rio de Janeiro para que os capitães gerais lograssem lá desenvolver o comércio e defender o território meridional da colônia. A posição de Cleto, que também tomava forma na correspondência de governadores da capitania, como indicamos anteriormente, serviu de fundamento para embasar as análises históricas feitas *a posteriori* pelos estudiosos do tema. De acordo com ele,

Sendo a capitania de São Paulo (...) a mais antiga da América, e o povo dela, o que melhor tem servido a sua Majestade, porque à custa da própria fazenda descobriu, em grande utilidade da Real Coroa, as Minas do Cuiabá, Mato Grosso, Vila Rica, e Goias, quando tendo-se intentado diversos descobrimentos à custa da Real Fazenda (...)

Floresceu mais no tempo destes descobrimentos, que hoje formam diferentes capitanias, e quando todo o negócio para eles se movia unicamente por esta capitania, e porto da vila de Santos (...) separaram-se em diferentes capitanias os descobrimentos, fizeram-se para todas as Minas diferentes caminhos, e em todos eles se estabeleceram inumeráveis paulistas, e ficou a capitania de São Paulo (...) sem a maior parte do negócio, e a falta de povoação (...)

A capitania de São Paulo foi das primeiras, que se descobriu, e principiou a povoar-se na América, dela se fizeram, como já disse, todos os

¹³² Dale Tomich. “A escravidão no capitalismo histórico: rumo a uma história teórica da segunda escravidão”. In: Rafael Marquese; Ricardo Salles (org.). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX. Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, p. 77.

¹³³ Rafael Marquese; Ricardo Salles. “A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia”. In: *Ibidem*, pp. 132-133.

descobrimientos que hoje formam diferentes capitanias, e por elas se fazia negócio para todas as minas; foi este tempo de abundância para a capitania; porém daqui lhe nasceu toda a decadência, em que se acha, porque dos descobrimientos que levaram os povoadores, o ouro das minas, e o negociou objetos mais lucrosos, os fez esquecer da agricultura.¹³⁴

Ao analisarmos seu discurso, resta claro o principal motivo da despovoação de seu território e da parca atividade agricultora – em suma, de sua decadência: o descobrimento das minas, que por eles mesmos fora empreendido. O que, em primeiro momento, lhes foi benéfico, segundo Cleto, acabou por tornar-se sua desgraça. Daí a alusão à divisão da capitania de São Paulo e Minas, em 1721, e sua referência aos “diferentes caminhos” que haviam sido abertos, quais sejam, principalmente, o Caminho Novo, que ligava a região mineira diretamente ao Rio de Janeiro.¹³⁵ O período áureo, assim, fora justamente o início do século XVIII, em contraposição ao momento em que escrevia, na década de 1780, vale dizer, o período da decadência.

Nessa esteira, já indicamos as recorrentes menções, na correspondência dos governadores, do estado decadente e incivilizado de São Paulo. Se as havia feito Morgado de Mateus, quando postulava que seus habitantes eram “reduzidos a uma total pobreza, com repugnância a todo o trabalho”¹³⁶, também as fizera Martim Lobo Saldanha ou Rodrigo de Menezes. Para Bernardo de Lorena, por sua vez, um dos motivos do precário comércio era o “péssimo caminho antigo”, que fora “vencido” por ele, de maneira que “tudo ficaria fácil”.¹³⁷ Em seu relatório final, Lorena procurou ressaltar os aspectos positivos de seu governo, enaltecendo seus grandes empreendimentos na área econômica e de infraestrutura. Segundo ele, havia ocorrido “um progresso muito grande, de sorte que se pode dizer que se acabou a Preguiça de que geralmente era acusada a Capitania de São Paulo”.¹³⁸

É necessário, como ressaltado, que se tenha parcimônia na interpretação da fonte histórica primária; no caso, os escritos dos capitães gerais. Se, no início de seu governo, a capitania era ainda decadente, não mais o era ao final dele. Ora, o capitão-general tinha de enaltecer para a Coroa as diligências que tomara no comando da capitania; é natural que assim fosse. O mesmo cuidado deve ser tomado ao apropriarmos-nos do uso do termo

¹³⁴ Marcelino Pereira Cleto. “Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência... (*Op. Cit.*), pp 17-23.

¹³⁵ A perda da primazia do comércio com as minas é um dos fatores que foi considerado para indicar a decadência paulista. O chamado Caminho Novo, concluído no início do século XVIII teria, então, excluído São Paulo do circuito comercial com a próspera e povoada região mineira.

¹³⁶ Cf. nota 15.

¹³⁷ In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 45, 1924, p.70-71. Cf. nota 53.

¹³⁸ “Relatório do Capitão General Bernardo José de Lorena”. 1797. In: *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo, Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 15, 1904, pp. 147-153.

“decadência”, encontrado nos ofícios de governadores e no próprio relato de Marcelino Cleto: é preciso interpretá-lo à luz de seu tempo e enquadrá-lo historicamente. Tornaremos a essa questão em breve.

A difusão dessa tese¹³⁹ encontrou voz ainda no século XIX no trabalho de Machado de Oliveira, segundo quem o “excesso de militarismo” de Martim Lopes Lobo de Saldanha levava à decadência paulista, na medida em que os recursos industriais foram ficando escassos e minguando a população, ocupada em parte com o serviço militar, e, assim, deslocada do próprio recinto.¹⁴⁰ Já no âmbito da historiografia do início do século XX, Basílio Magalhães apontou tanto a anexação de São Paulo à capitania do Rio de Janeiro em 1748, quanto a anterior separação das Minas Gerais, de Santa Catarina e do Rio Grande do território original paulista como causas diretas do decréscimo da população da “gloriosa terra dos bandeirantes” e, por conseguinte, de sua decadência.¹⁴¹

*

Mais adiante, na década de 1940, era editada, pela primeira vez, a obra clássica de Caio Prado Júnior, *Formação do Brasil Contemporâneo*. Trabalho fundamental para a historiografia brasileira, influenciou gerações e inúmeros estudos sobre a história da colônia por muitas décadas, como ainda o faz. Preocupado, sobretudo, em entender o passado para compreender quais os entraves que o país vivenciava, à época, e quais medidas poderiam libertar o Brasil de suas amarras coloniais, levando-o plenamente ao século XX, cunhou conceito fundamental para a compreensão de suas ideias e da natureza da colonização portuguesa na América. Quando definiu o “sentido da colonização”, Prado Jr. propôs que todo povo tem na sua evolução vista à distância, “um certo ‘sentido’. Este se percebe não nos pormenores de sua história, mas no conjunto dos fatos e acontecimentos essenciais que a constituem num largo período de tempo”.¹⁴²

A expansão marítima e os descobrimentos dos séculos XV e XVI foram, segundo ele, conjunto de acontecimentos que não foi senão um capítulo da história do comércio europeu.

¹³⁹ Encontramos também, em 1783, reclamações dos representantes da Câmara de Santos, que acusava a separação de novas capitanias como motivo da “decadência” paulista, segundo quem “imediatamente [após] principiaram a ser sensíveis os efeitos de despovoação e a falta de negócio”. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo-Mendes Gouveia (023-01)*, cx. 36, doc. 3052.

¹⁴⁰ José Joaquim Machado de Oliveira. *Quadro histórico da província de São Paulo até o ano de 1822*. São Paulo: Typographia de Carlos Gerke, 1897 [1864]/

¹⁴¹ Basílio Magalhães. *Expansão geográfica do Brasil colonial*. São Paulo: Editora Nacional, 1935 [1915] apud Maria Luiza Marcilio. *Crescimento demográfico...* (Op. Cit.), p. 190.

¹⁴² Caio Prado Júnior. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2008 [1942], p. 17.

Desse processo, teriam derivado dois tipos de colônia: as de povoamento e de exploração.¹⁴³ As primeiras ter-se-iam constituído a partir do escoamento dos excessos demográficos europeus, que teriam vindo ao novo mundo para reconstituir “uma organização e uma sociedade à semelhança do seu modelo e origem europeus”.¹⁴⁴ Diferente seria, contudo, a sociedade que se moldaria nos trópicos, inteiramente original: predominaria um “acentuado caráter mercantil”, seria “a empresa do colono branco, que reúne à natureza, pródiga em recursos aproveitáveis para a produção de gêneros de grande valor comercial, o trabalho recrutado entre raças inferiores que domina: indígenas ou negros africanos importados”.¹⁴⁵

Dessa forma, teria vindo o branco para especular e realizar seu bom negócio, investindo capital e captando mão-de-obra. Numa “organização puramente produtora, industrial, se constituirá a colônia brasileira”. Esse caráter manter-se-ia dominante durante três séculos e, por conseguinte, o “sentido” da evolução brasileira, afirmou Prado Jr., “ainda se afirma por aquele caráter inicial da colonização”.¹⁴⁶ Em outros termos, como indicou Fernando Novais, “colônia e nação, economia colonial (primário-exportadora, voltada para fora) e economia nacional (voltada para o mercado interno), tais são as categorias fundamentais que atravessam toda a reflexão”.¹⁴⁷ É por isso que a colonização apareceu, nesse âmbito, como canal de acumulação primitiva do capital mercantil no centro do sistema, vale dizer, a Europa, enquanto os domínios americanos não seriam senão a sua periferia.¹⁴⁸

O conceito do “sentido da colonização”- isto é, a produção para abastecimento do mercado externo; orientada “para fora”, na qual a acumulação de capitais não se dava no espaço em que eram produzidos, a colônia – está intrinsecamente relacionada à produção de estudos sobre o Brasil Colonial que privilegiaram a análise das capitanias que se adequavam à essa lógica. Essa tendência, já anterior à própria obra de Prado Jr., ganhou força a partir de

¹⁴³ Para discussão mais aprofundada dos tipos de colônia e a formulação dos conceitos na historiografia, cf. Fernando Novais. “Colonização e Sistema colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica”. In: *Idem. Aproximações*. São Paulo: Cosacnaify, 2005 [artigo originalmente publicado em 1960]. Segundo o historiador, que esclarece os conceitos cunhados por Leroy-Beaulieu, “as ‘colônias’ agrícolas ou ‘de povoamento’ instalam-se em regiões pouco habitadas e de ambiente geográfico semelhante ao da metrópole (...) Não se exigem grandes investimentos, mas sim volumosa migração (...) O progresso é lento, a ambiência, democrática, a autonomia, inevitável. Em suma, a Nova Inglaterra. A terceira categoria – ‘colônias’ de plantação ou ‘de exploração’- envolve aquelas capazes de produzir mercadorias de exportação, produtos destinados ao mercado exterior. O meio geográfico deve necessariamente ser diverso do metropolitano (para que a colônia possa produzir os produtos de que carece a metrópole) (...)”. In: *Ibidem*, pp. 30-31.

¹⁴⁴ Caio Prado Júnior. *Formação do Brasil...* (Op. Cit.), p. 29.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 29.

¹⁴⁶ *Ibidem*, p. 30.

¹⁴⁷ Fernando Novais. *Aproximações* (Op.Cit.), p. 291.

¹⁴⁸ *Ibidem*, p. 289.

meados do século XX, tanto com a preponderância da história econômica de viés marxista¹⁴⁹, preocupada com o acúmulo de capitais e o capitalismo comercial europeu, quanto com a influência dos debates realizados na CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe), que tratavam do desenvolvimentismo nas nações “periféricas”.

Nesse sentido, a capitania de São Paulo passou a ser tida como decadente, justamente graças à sua *marginalidade no sistema colonial*. Para corroborar essa tese, que privilegiava a fraca inserção da capitania no mercado transatlântico, a historiografia apoiou-se naquela *documentação de época*, em que os discursos dos contemporâneos aludiam à decadência, pobreza e incivilidade como a realidade de São Paulo no século XVIII. Segundo essa lógica, portanto, a capitania estaria plenamente livre da barbárie a partir do XIX e, notadamente, com o advento do cultivo cafeeiro.

Variados autores endossaram essa tese, como o próprio Caio Prado Jr, Florestan Fernandes, Maria Thereza Schorer, Alfredo Ellis Jr. ou Myriam Ellis, mas, a este ponto, trataremos, com mais detenção, da pesquisa de Alice Canabrava, obra fundamental para o estudo da história econômica de São Paulo e trabalho que até hoje segue sendo referência no seu pioneirismo.

No ano de 1972, Canabrava publicou, na Revista Brasileira de História Econômica, trabalho cujo objetivo era estudar os níveis de riqueza na capitania de São Paulo em meados do século XVIII, segundo ela, “em fase de profunda decadência”.¹⁵⁰ A partir da coleta de dados referentes à realidade de São Paulo no governo Morgado de Mateus, a historiadora visou a apresentar dimensões quantitativas ao fenômeno da decadência, que permitiriam “estabelecer planos de comparatividade com os níveis de acumulação de riqueza proporcionados mais tarde, na mesma capitania, primeiramente graças à produção açucareira e depois à do café”.¹⁵¹

¹⁴⁹ Segundo Frédéric Mauro, “a história econômica é a ciência econômica do passado”. No dizer de Fernando Novais, essa frase “mostra bem até que ponto o entrelaçamento interdisciplinar vem tomando corpo (...) e o grau de aprofundamento do diálogo entre os especialistas de História e Economia. Noutro passo, o mesmo historiador francês acentua que ‘as noções de crescimento e desenvolvimento aproximaram economistas e historiadores’. De fato, nenhum campo parece mais fértil para essas indagações que os domínios naturalmente convergentes da história econômica e da teoria do desenvolvimento; nenhum outro certamente pode ser mais significativo e fecundo para os historiadores do chamado Terceiro Mundo (...) De um lado, as melhores histórias econômicas tradicionais (...) estuda-se amplamente a exploração ultramarina no quadro da formação da economia mercantil europeia (...) de outro, os economistas, ao elaborarem uma teoria sistemática do desenvolvimento, situam-se num tal grau de abstração (...) por referirem-se a fenômenos específicos”. In: Fernando Novais. “Sistema Colonial, industrialização e etapas do desenvolvimento”. In: *Idem, Aproximações (Op. Cit.)*, pp. 127-129 [artigo publicado originalmente em 1973].

¹⁵⁰ Alice Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767”. In: *Idem. História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Editora Unesp/Hucitec, 2004 [artigo de 1972], p. 169.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 169.

Segundo Canabrava, o novo governador, que assumiria a administração da capitania em julho de 1765, vinha encontrá-la em situação de grande decadência. Sua população, que, em 1766, segundo suas fontes, girava em torno dos 63.228¹⁵², estava espalhada por dezenove vilas e trinta e oito freguesias. A região de serra acima detinha por volta de 70% da população paulista, cabendo os outros 30% às vilas litorâneas. Somente o termo da vila de São Paulo, os núcleos de população do Vale do Paraíba e as vilas de Sorocaba, Itu, Parnaíba e Jundiaí – com suas respectivas freguesias – concentravam 48% dos habitantes de São Paulo.¹⁵³

Tabela 11 – Porcentagem da população sem riqueza em cada localidade

Localidades	Famílias	Pessoas	Localidades	Famílias	Pessoas
Pindamonhangaba	72,39	69,49	Santos	52,91	50,21
Jacareí	70,82	64,72	Nazaré	52,47	47,26
Taubaté	61,8	58,39	Moji das Cruzes	46,05	42,17
Guaratinguetá	61,74	60,25	Itu	45,37	48,69
S. Sebastião	61,36	58,73	Moji-Mirim	39,4	34,89
Parnaíba	58,87	54,62	Santo Amaro	36,59	30,08
Ubatuba	57,72	53,04	Jundiaí	36,01	28,29
Sorocaba	56,23	52,93	Juqueri	34,4	32,09
Cotia	56,1	54,7	Guarulhos	32,04	28,71
São Paulo	54,05	51,57	Moji-Guaçu	29,04	22,54

Fonte: Alice Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767”. In: *Idem. História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Editora Unesp/Hucitec, 2004 [artigo de 1972], p. 177.

Em seguida, Canabrava inventariou essa população, tendo chegado aos números indicados na tabela acima. Suas pesquisas indicaram que 5.352 famílias (54,07%) “nada possuíam”, sendo que as mais altas porcentagens se verificavam nas povoações do Vale do Paraíba e no litoral. Como se percebe, Santo Amaro, Jundiaí, Juqueri, Guarulhos e Moji-Guaçu tinham as menores porcentagens, em oposição a Pindamonhangaba, Jacareí e Ubatuba, vilas com os maiores números. A justificativa a tal fato, segundo a historiadora, é embasada nas atividades das quais se ocupava a maioria dos habitantes. Em seu dizer, “em parte é a lavoura de subsistência, cuja função é abastecer os núcleos urbanos (...) Outra parcela da população, muito mais numerosa, vivia dispersa de modo irregular, em áreas imensas, deslocando-se continuamente pelas florestas virgens, sem bens de raiz (...)”.¹⁵⁴

¹⁵² Os dados diferem sensivelmente daqueles levantados por Marcílio (vide Tabela 2).

¹⁵³ *Ibidem*, p. 171.

¹⁵⁴ *Ibidem*, pp. 177-178.

Nesse sentido, o nível de riqueza declarada, por ela analisado, distribuiu-se numa faixa situada entre 4:398\$000 (Juqueri) e 266:243\$000 (São Paulo), sendo que a última cidade apresentava a maior porcentagem de riqueza da capitania, da ordem de 25%, seguida por Itu, Santos, Sorocaba e Guaratinguetá, cuja soma totalizava 45%. Isso significa que os 30% faltantes estavam distribuídos entre todas as outras áreas da capitania.

Tabela 12- Coeficiente de C. Gini da riqueza em vilas e freguesias da capitania de São Paulo (1765-1767)

Localidades	Coeficiente de C. Gini (população com riqueza)	Coeficiente de C. Gini (população com riqueza)
São Paulo	0,74	0,88
Santo Amaro	0,61	0,75
Cotia	0,70	0,87
Nazaré	0,60	0,81
Guarulhos	0,75	0,83
Juqueri	0,67	0,78
Sorocaba	0,74	0,89
Itu	0,78	0,88
Parnaíba	0,68	0,87
Jundiaí	0,73	0,83
Mogi-Mirim	0,66	0,80
Mogi-Guaçu	0,66	0,76
Taubaté	0,76	0,91
Guaratinguetá	0,69	0,88
Jacaré	0,77	0,93
Mogi das Cruzes	0,70	0,84
Pindamonhangaba	0,70	0,90
Santos	0,78	0,89
São Sebastião	0,76	0,91
Ubatuba	0,61	0,84

Fonte: Alice P. Canabrava. “Uma Economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-67”. In *Idem. História Econômica: Estudos e Pesquisas*. São Paulo: HUCITEC / UNESP / ABPHE, 2005, p. 187.

O índice de Gini das vilas da capitania, calculado por Canabrava, elucida as questões a que a autora se refere no tocante à concentração da renda. Esse indicador consiste em um número entre 0 e 1, sendo que 0 corresponde à completa igualdade (boa distribuição de renda) e 1 corresponde à completa desigualdade (alta concentração da renda). À luz desse conceito, pode-se logo depreender, a partir da análise dos dados contido na tabela 12, as conclusões a que chegou a historiadora. Estaríamos na presença de “uma tendência bem caracterizada,

comum a todas as populações da capitania de S. Paulo em 1765-1767, quanto à estrutura da distribuição da riqueza, caracterizada por alto grau de concentração”.¹⁵⁵

Essa pequena elite local, detentora de grande parte da riqueza paulista, ligava-se ao setor mercantil, segundo ela, o que era manifestado nas localidades de convergência de rotas importantes na capitania, a saber: São Paulo, como capital; Itu e Sorocaba, no caminho do gado; Parnaíba e Moji-Guaçu, na estrada de Goiás; Guaratinguetá, no caminho do Rio de Janeiro; Santos, como porto e importante local para o comércio do sal.

Em suma, eram “cidades ‘cabeças de estrada’, locais de pouso, centros de aprovisionamento de negócios”, e que funcionavam como verdadeiros mercados regionais, fosse de maior ou menor amplitude. Essas áreas estavam, em suma, ligadas a centros importantes da capitania que, de há muito, apresentavam movimentação intensa devido às trocas mercantis com o sul da colônia, com o mercado local paulista ou com a região mineradora de Mato Grosso e Goiás. Nesse seguimento, importante destacarmos que a própria autora reconhece a existências desses espaços econômicos e redes comerciais, ainda que sua ênfase seja nas grandes áreas desocupadas e sem atividade mercantil relevante.

A cidade capital, ressaltou ela, distinguia-se sob vários aspectos, uma vez que tanto o montante quanto o nível individual da sua riqueza declarada eram superiores aos das demais localidades: detinha pouco mais de 25% de toda a riqueza de São Paulo. Formara-se, ali, um grupo de homens de negócio que adquirira importância na atividade comercial da capitania, de maneira que a autora já percebe uma elite restrita ali enraizada muito antes da que surgiria com fortunas advindas da produção açucareira e, mais tarde, cafeeira.¹⁵⁶

Resta ainda, todavia, um questionamento: a que efetivamente Canabrava atribuíu a decadência paulista? A historiadora foi além daqueles que haviam indicado como motivo apenas a separação das capitanias na década de 1720 e a conclusão do *Caminho Novo*. Segundo ela, a decadência paulista vinha já do século XVI, momento em que a capitania deixara de participar da corrente exportadora para a metrópole e somente se entrosava na economia açucareira como fornecedora de mão-de-obra indígena¹⁵⁷, muito mais em conta em relação à africana. Logo em seguida, teria passado por momento de ascensão, compreendido

¹⁵⁵ *Ibidem*, p. 188.

¹⁵⁶ “Os dados revelados quanto às fortunas declaradas em ambas as cidades permitem-nos documentar um processo de acumulação de riqueza, que vinha de um passado muito mais distante, de uma fase de atividade essencialmente mercantil que precede a da acumulação da riqueza por meio da *plantation* destinada a produzir para exportação: principalmente o açúcar, cuja produção, já em crescimento, foi estimulada pelas guerras napoleônicas e, em seguida, o café. Essa acumulação foi um dos fatores do êxito da grande lavoura comercial”. In: *Ibidem*, p. 199.

¹⁵⁷ Essa tese foi refutada nos trabalhos surgidos a partir do fim do século XX, como vimos anteriormente no capítulo 01, seção 01.

entre 1690 e 1733, graças ao abastecimento das Minas Gerais e à participação no comércio do ouro. A partir do advento do *Caminho Novo*, ter-se-ia iniciado a nova fase de recesso econômico.¹⁵⁸

Em sua conclusão, apontou que “conhecemos mal o processo desse retorno à decadência, sobre o qual carecem elementos quantitativos”. Sua pesquisa, portanto, ao analisar as declarações sobre a riqueza, permitiram “distinguir a relativa vitalidade do setor mercantil, como o fator dinâmico dessa economia de decadência”.¹⁵⁹ A capital paulistana, então, bem como toda a capitania estava “voltada para dentro, articulada para o interior, de onde emanam as correntes de sua riqueza”.¹⁶⁰

Os caminhos percorridos por Alice Piffer Canabrava, em sua pesquisa, permitem-nos fazer algumas reflexões. A decadência por ela concebida relaciona-se à frágil inserção paulista no mercado exportador e no sistema colonial.¹⁶¹ Isso é evidente quando ela, ao ir além, remonta a decadência ao século XVI, quando São Paulo já se situava fora da corrente exportadora que se conformara nas capitanias do Norte. Na verdade, quando se refere ao fato de a capitania estar “voltada para dentro”, expõe o elemento que em si justificaria a decadência. Nessa visão, a capitania escapava do “sentido da colonização”, concebido por

¹⁵⁸ Há alguma controvérsia em relação à data do advento do Caminho Novo. Alguns autores referem-se à sua conclusão ainda no período entre 1707-1710. Outros o identificam em meados da década de 1720. Alice Canabrava apontou que esse fato ocorrera em 1733. De toda maneira, há consenso na historiografia que ele estaria já em funcionamento nessas décadas iniciais da centúria e que sua abertura teve impactos negativos na economia da capitania.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p. 199-200.

¹⁶⁰ Sobre a riqueza na cidade de São Paulo, Cf: Maria Lucílio Viveiros Araújo. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do Oitocentos*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006 [tese de doutorado defendida em 2003]. A historiadora, preocupada mormente com as primeiras décadas do século XIX objetivou, em sua obra, contestar a noção de capitania pobre e decadente àquela época, portanto posterior ao período analisado por Canabrava. Nelson Nozoe, na apresentação do livro, pontuou que “o estudo contido neste livro segue na direção oposta, buscando demonstrar que a urbe paulistana viveu um consistente processo de estruturação de sua atividade econômica e social” (In: *Ibidem*, p. 11). Para a autora, “um pequeno grupo de indivíduos muito ricos havia acumulado riqueza mercantil e estava reinvestindo nos engenhos das novas áreas agrícolas (...) Os engenhos da elite paulistana, a partir dos anos 1820, começaram a produzir café”. Outro grupo, por ela identificado, “era composto por negociantes, agricultores e funcionários bem-sucedidos, um misto de elite econômica e cultural (...) com maior concentração de riqueza, permanecia com toda riqueza aplicada nos negócios (...) Eles forneciam crédito e mercadorias para o grupo C (...) As camadas médias típicas foram identificadas desde o início do século XIX. Elas eram responsáveis pelas lojas de secos e molhados da cidade (venda a retalhos). Os agricultores e os artesãos abasteciam a cidade com alimentos, telhas, ferramentas, móveis e tecidos rústicos. Também grande parte da burocracia da cidade e os profissionais liberais formavam o grupo C”, que apesar de movimentar muitos negócios, tinha participação pequena no conjunto da riqueza para que pudesse alterar as tendências econômicas verificadas por Araújo (In: *Ibidem*, pp. 210-211). Nesse sentido, o seu excepcional trabalho elucidou-nos a compreensão da realidade da capital paulistana no início do Oitocentos, o que, em direta correspondência, liga-se ao argumento apontado por Canabrava a respeito da elite de negociantes existente na capitania quando da Restauração em 1765. Por outro lado, suas conclusões muito diferem, inclusive por tratar-se de época posterior e de localidade mais específica, na medida em que a autora pôde observar, ao longo do século, a diminuição da concentração de renda na cidade e a consolidação desses negócios, que, em alguma medida, estavam já ligados à grande lavoura e à produção em larga escala de açúcar.

¹⁶¹ Lembremos que as instituições coloniais se faziam presentes desde sempre, referimo-nos à dominação metropolitana visando à extração de gêneros que proporcionassem lucro a Portugal.

Caio Prado Jr. Não estava voltada *para fora*, o que a destituía de sentido. Suas correntes de riqueza, portanto, emanavam do interior, para onde também se direcionavam.

Em outros aspectos, a sua ideia de decadência assemelhava-se àquela evidenciada na documentação, que tanto aludia à questão da perda da primazia do comércio com as minas e à separação dos territórios. O hiato estaria compreendido, portanto, no breve momento em que a capitania participara das descobertas auríferas.

Há, contudo, importante elemento que justifica o desconhecimento do “processo desse retorno à decadência”, mas que não se refere à carência de elementos quantitativos: não havia decadência. Para além do fato de o conceito *per se* ser questionável, não existem dados concretos que embasem essa suposta decadência.

As alusões na correspondência de época relacionavam-se à visão de agentes da Coroa, que, ora se referiam à incivilidade dos povos que viviam na capitania (crítica que era recorrente nas mais diversas capitanias da colônia), ora à improdutividade paulista - que não era exatamente ligada ao cultivo de mantimentos, prática que era sabidamente realizada para manter as correntes mercantis internas já identificadas; mas que tinha a ver, em realidade, com a baixa produção *para o comércio com Portugal*.

Quanto à historiografia, propagou-se essa visão, que, embasada em fontes, aparentemente era verossímil, principalmente no contexto da segunda metade do século XX, à luz do “sentido da colonização”. Não contestamos que a capitania estivesse na “periferia” do sistema, menos ainda que a metrópole fora, desde o Quinhentos, aperfeiçoando suas instituições na busca pelo reforço do domínio colonial. Refutamos, contudo, a ideia que essa fraca inserção possa justificar algum tipo de decadência.

No que se refere à principal questão a que faz referência Canabrava, vale dizer, a concentração de renda, algumas breves considerações são inescusáveis. Por meio da análise dos dados minuciosamente coletados relativos à população, à riqueza das famílias e dos resultados dos coeficientes de Gini, é axiomático alegarmos que havia efetivamente alta concentração de renda e a presença de muitas famílias com posses reduzidas. Parece-nos, entretanto, que, infelizmente, esse mal acometia não só a capitania de São Paulo, mas outras, que, com a Independência em 1822, seguiriam na mesma situação.

Na verdade, esse impasse perseguiu-nos ao longo da história e, ainda hoje, constitui-se como grave problema social. Dados atuais, baseados no Imposto de Renda de 2015, sugerem que 0,3% da população concentra 22,7% de toda a riqueza do país. Em relação a cidade de São Paulo, seu índice Gini, em 2010, era 0,64. Objetivamos, nessa linha, apenas apontar que

se a má distribuição de renda for fator determinante para caracterizar a capitania de São Paulo como decadente, então, lamentavelmente, ainda o somos enquanto Estado da Federação.¹⁶²

De qualquer forma, essa recusa à ideia da decadência da capitania de São Paulo não é propriamente nova. Senão vejamos.

Em 1951, antes, portanto, do trabalho de Alice Canabrava e de tantos outros estudos sobre a capitania paulista, inclusive o de Maria Thereza Petrone, Mafalda Zemella apresentou sua tese de doutoramento na Universidade de São Paulo, na qual estudou as redes de abastecimento das Minas Gerais no século XVIII.¹⁶³ O trabalho, que continua atualíssimo, abordou desde a descoberta do ouro, na década de 1690, até o povoamento da região mineradora, seus mercados abastecedores, o comércio na região e o modo pelo qual essas mercadorias lá chegavam, bem como o consumo dos gêneros e as produções que lá se instalaram. Por ora, cabe-nos esmiuçar com maior afinco apenas a parte dedicada ao mercado paulista.

Segundo Zemella, os caminhos paulistas “viram-se trilhados e batidos com frequência por mercadores, tropeiros, comboieiros e boiadeiros que iam e vinham por essas estradas”. A produção do século XVII, segundo as *Atas da Câmara de São Paulo*, consistia no cultivo da farinha, do algodão, do trigo, do marmelo, além de couros e carnes.¹⁶⁴ A historiadora apontou que em 1674, o secretário do Conselho Ultramarino informava que os habitantes de São Paulo se dedicavam ao descobrimento do sertão e ao provimento do Rio de Janeiro e de outras capitanias com carnes, algodão, legumes e outros gêneros. Apesar de o teor do documento ser discutível, o fato é que existia produção na capitania, que era, contudo, de pequeno porte.¹⁶⁵

Quando se descobriu ouro, por conseguinte, as vilas paulistas não estavam aptas a suprir as necessidades dos mineradores nas Gerais, contudo a especulação fez com que grande parte da produção fosse levada para aquela região, de maneira que, por alguns momentos,

¹⁶² A esse propósito, Fernand Braudel, sobre as economias-mundos, assinalou que “não há economia-mundo sem um espaço próprio e significativo por várias razões: ele tem limites e alinha que o contorna confere-lhe um sentido, tal como as margens explicam o mar; ele implica um centro em benefício de uma cidade e de um capitalismo, seja qual for a sua forma. A multiplicação dos centros representa (...) uma soma de economias particulares, umas pobres, outras modestas, sendo uma única relativamente rica no seu centro. Daí resultam desigualdades (...) através das quais fica assegurado o funcionamento do conjunto”. É por isso que “a centralização e concentração dos recursos e das riquezas” se processam “necessariamente a favor de certos lugares de eleição da acumulação”. In: Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Volume 2: O tempo do mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 2009 (publicado originalmente em francês em 1986). Nessa lógica, a concentração de renda indica diretamente a existência de riqueza, característica que desconfigura, por conseguinte, a noção de decadência econômica.

¹⁶³ Mafalda Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais...* (Op. Cit.)

¹⁶⁴ Ibidem, pp. 55-56.

¹⁶⁵ *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXXIX, p. 132 apud Mafalda Zemella. Op. Cit., p. 56.

sofreu-se com a escassez e a carência de determinados gêneros no Planalto. Na sessão da Câmara Municipal de São Paulo, em 8 de novembro de 1704, requeria-se que

se atendesse para os exorbitantes preços em que estavam de presente os mantimentos (...) a farinha de guerra valia nesta vila a dez tostões o alqueire e por ora se pedia pelo alqueire oito e dez patacas e a este respeito o milho e feijão que é o mantimento mais vital de que se alimentam os povos.¹⁶⁶

Nesse sentido, as vilas da capitania “sacrificaram” o próprio abastecimento para mandar às minas “boiadas, toucinho, aguardente, açúcar, panos, calçados, drogas e remédios, trigo, algodão, enxadas, almocafres”, além de artigos importados como o sal, as armas, o azeite, o vinagre, o vinho, entre outros. Também foi o comércio paulista que propiciou o “alongamento das correntes” com o extremo sul, onde se dava a criação de muares, intermediando o contato com as Gerais. Por fim, devemos destacar a importância do porto de Santos nesse período, que conectava os “mercados produtores de além-mar” com a região mineira. Por ele chegam sedas, tecidos, armas, ferro e manufaturas de toda sorte.¹⁶⁷

Esse período, em que a região do planalto¹⁶⁸ tornou-se retaguarda econômica das minas, corresponde ao momento que Canabrava identificaria, em seu trabalho, como o *interregno* da decadência paulista. Conforme indicamos, a historiadora propôs que, a partir da abertura do *Caminho Novo*, na década de 1730, a situação mudaria consideravelmente. Isto porque os mineiros foram abastecidos pelas regiões fluminenses, já que a estrada ligava diretamente o porto do Rio de Janeiro às Minas Gerais, o que barateou o transporte e diminuiu o seu tempo.

Nossa ressalva, em acordo com as proposições de Zemella, é que não houve um período de decadência em São Paulo que daquele fato se originou, já que a capitania havia se tornado o caminho necessário para as minas de Goiás e Mato Grosso, além de ter-se mantido como região de passagem das tropas que vinham da área meridional brasileira.¹⁶⁹ Desses fatos, decorrem a existência tanto da figura do tropeiro paulista, que “estabeleceu no centro do Brasil um movimento intenso de distribuição de artigos de toda a espécie”¹⁷⁰, quanto das monções, à qual já nos referimos em momento anterior, que continuaram existindo por todo o período que precedeu a retomada política de 1765.

¹⁶⁶ *Atas da Câmara Municipal de São Paulo*, vol. VIII, p. 76 apud Mafalda Zemella. *Op. Cit.*, p. 57.

¹⁶⁷ Mafalda Zemella. *Op. Cit.*, p. 60.

¹⁶⁸ Vale lembrar que em 1709 a Coroa comprou a capitania de São Vicente e fundou a Capitania de São Paulo e Minas Gerais, de maneira que, nas primeiras duas décadas do século XVIII, os territórios mineiros ainda faziam parte de São Paulo (ver Introdução). Segundo a interpretação partidária do decadentismo, a divisão territorial e a criação das duas novas capitanias também afetaria essa relação.

¹⁶⁹ *Ibidem*, p. 63.

¹⁷⁰ *Ibidem*, pp. 63-64.

As conclusões de Malfada Zemella, em seu dizer, foram que “a curva demográfica ascendeu vertiginosamente, passando da casa dos 15.000 habitantes, no início do século XVIII, para mais de 116.975, em 1777”. Esse crescimento da população, segundo ela, só pode ser atribuído, “à vantajosa situação comercial de nossos núcleos coloniais, não só em relação às minas gerais, como também (...) às minas goianas e mato-grossenses”. Em síntese, improvisou-se, na capitania, população e produção, de maneira tão vigorosa, que as regiões mineradoras do centro e oeste brasileiro puderam ser abastecidas também por São Paulo.¹⁷¹

A obra da historiadora tornou-se leitura clássica no estudo do abastecimento em Minas Gerais no século XVIII, mas, é-nos também tido como pioneiro ao ter inovado na interpretação desse capítulo da história de São Paulo. É verdade que sua perspectiva não seria retomada nos trabalhos subsequentes e, conforme indicamos, o viés de análise hegemônico que perpassou grande parte das obras foi outro. Também convém pontuar que não era esse o tema principal de sua pesquisa, de forma que as atenções, na historiografia, voltaram-se a outros aspectos de seu trabalho.

Foi, entretanto, na obra de Maria Luiza Marcílio, em meados da década 1970, que a crítica à noção da decadência foi consistentemente elaborada, a partir de seu estudo sobre o crescimento demográfico e a formação da estrutura agrária paulista. Na obra, a historiadora retomou as ideias que haviam sido apresentadas por Zemella, que, juntamente aos dados resultantes de intensa pesquisa, compuseram sua argumentação contra a tese da decadência, à época tão em voga, e cujo expoente máximo era ainda o trabalho publicado por Canabrava apenas dois anos antes.

Nesse sentido, os dados referentes ao censo demográfico da capitania, por ela apresentados, sugerem que, entre 1765 e 1798, a população cresceu 123% na região do Vale do Paraíba, 82% na capital e seus arredores, 75% no litoral, 168% na rota sul e 133% no Oeste paulista, tendo aumentado em 106% na capitania como um todo. O crescimento, portanto, foi “constantemente elevado” a partir de 1765. Em seu dizer, “mais acentuado ainda foi o crescimento verificado nos primeiros cinquenta anos do século XVIII, quando, grosso modo, pude verificar um aumento de 427% entre as estimativas demográficas existentes para 190 e os resultados do censo de 1777”.¹⁷²

No que tange à ocupação espacial do território paulista, Marcílio observou ritmo constante de crescimento durante todo o século, sem interrupção alguma. Segundo ela, houve alargamento da fronteira de povoamento, que se prolongou cada vez mais, notadamente em

¹⁷¹ *Ibidem*, pp. 64-65.

¹⁷² Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução...* (*Op. Cit.*), p. 191.

direção ao Rio de Janeiro (via Vale do Paraíba), aos campos do Sul (em direção a Curitiba) e ao oeste paulista (passando por Campinas, Piracicaba, Franca, Itu e Araraquara).¹⁷³

Para a historiadora, a criação de novas vilas não deve ser tomada como “fator necessário e explicativo do crescimento populacional”, uma vez que muitas vilas eram criadas por motivos de ordem política, econômica, estratégica, militar ou até mesmo eclesiástica. E, de maneira oposta, “deixavam-se de criar vilas em zonas populosas pelos motivos idênticos”. Por conseguinte, o fato de que apenas uma vila havia sido criada na primeira metade da centúria – e quatorze depois de 1765 – não indica necessariamente *estagnação demográfica* no início do século XVIII, mas a maior atenção, por parte da metrópole, à vigorosa região mineira, que, quando tivesse seu momento de esplendor findado, perderia o protagonismo, aos olhos de Portugal, para o desenvolvimento agrícola de São Paulo.

O alargamento das áreas de cultivo agrícola também foi acompanhado da expansão das regiões povoadas. Esse aumento permitiu a entrada da “agricultura de roça” de mantimentos e de subsistência “numa economia de mercado-interno, primeiramente como resposta ao estímulo criado pela região da mineração”. O processo de monetarização da economia paulista durante o século XVIII, que justamente teve início graças ao impulso minerador, foi rapidamente acelerado “com a introdução da agricultura empresarial e capitalista de exportação de produtos tropicais”, segundo Marcílio.¹⁷⁴ Trata-se dos novos paradigmas de organização econômica e de administração, que, no engenho de açúcar paulista, se manifestaram na racionalização do modo produtivo, como indicamos anteriormente.

Essa “capitania dos novos tempos”¹⁷⁵ viveu incremento demográfico que resultou de fatores “artificiais”, quais sejam, a entrada dos escravos e habitantes livres na área desde o início da centúria, vindos das Minas. Daí as elevadas taxas de crescimento natural, reproduzidas na taxa de natalidade, acima de cinquenta nascimentos anuais por mil habitantes, como demonstrou Marcílio, acompanhadas de índices de mortalidade também altos, mas que, ainda assim, permitiram apontar a existência de taxas de crescimento populacional acima de 2% ao ano na virada do século. Nesse sentido, ela apontou que, se houve êxodo de paulistas às minas em primeiro momento, a situação não perdurou e foi agravada pela derrota na guerra dos emboabas, em 1710.¹⁷⁶

¹⁷³ *Ibidem*, pp. 191-192.

¹⁷⁴ *Ibidem*, pp. 192-193.

¹⁷⁵ Vera Ferlini. “Uma capitania dos novos tempos...” (*Op. Cit.*)

¹⁷⁶ *Ibidem*, pp.192-193.

Tabela 13- População livre e escrava da capitania de São Paulo em 1798

	<u>População livre</u>	<u>População escrava</u>
Homens	52.379	17.537
Mulheres	56.171	14.954
Total	108.550	32.491

Fonte: Maria Luiza Marcílio. *Op. Cit.*, p. 215.

Resultado desse crescimento linear durante o século a que nos referimos, no ano de 1798 podemos observar o número, já expressivo, de cerca de 32 mil escravos na capitania, em contraposição aos 108 mil habitantes livres. Daí, calculamos que, para cada negro, havia cerca de 3.37 paulistas livres, montante que aumenta consideravelmente se considerarmos que muitos não eram possuidores de escravos.

Em suma, como “retaguarda encontraram eles meios mais sólidos de enriquecimento. Ao estímulo de uma população crescente das Minas responderam rapidamente, organizando suas lavouras em moldes comerciais e alargando sua infraestrutura”. Empenharam-se, então, na criação de mais caminhos, no incremento produtivo, na extensão dos rebanhos e na importação de escravos, que propiciou a “formação de uma ativa classe de negociantes, estabelecimento de um comércio regular com as Minas (incluindo uma grande feira de gado a meio caminho entre as zonas produtoras e consumidoras, isto é, Sorocaba) tudo, enfim, resultando num desenvolvimento material e demográfico” em São Paulo Colonial.

As proposições de Marcílio, destoantes da historiografia partidária do decadentismo, vieram a ser mais vigorosamente retomadas a pesquisas de Ilana Blaj na década de 1990. Para ela, “esta passagem do bandeirante aventureiro ao comerciante ou monçoneiro e ao próprio agricultor ou pecuarista não se realizou (...) nem de maneira abrupta ou etapista, e nem é indicativo de decadência e estagnação”. Isso porque esse processo representaria a dinâmica do período e o movimento de “estruturação na dispersão”, anterior ao período do governo do Morgado de Mateus. Nesse sentido, ao mesmo tempo que a historiadora se propôs a negar a imagem de São Paulo, no século XVII, enquanto vila isolada, e do bandeirante, como “andarilho e nômade”, bem como da extrema autonomia da sociedade ela também refutou “a visão do despovoamento e da posterior estagnação e decadência”, aplicável ao Setecentos paulista.¹⁷⁷

¹⁷⁷ Ilana Blaj. *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002 (Tese defendida em 1995), pp. 29-30.

Apesar de sua pesquisa focalizar o estudo da vila, e depois cidade, de São Paulo, no início do século XVIII, sua análise tendeu a abranger São Paulo como um todo, inclusive se levarmos em conta que a autora logrou demonstrar a dinamicidade da sociedade paulista e o processo de crescente e contínua mercantilização que “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”.¹⁷⁸ Prova desse claro “grau de mercantilização que a região paulistana havia atingido e dos frutos da expansão da teia mercantil” seria, de acordo com ela, o aumento dos subsídios pagos pelos contratos das bebidas ou a constatação de que o avençamento com os lavradores e comerciantes era muito vantajoso na década de 1720, momento em que a Coroa também tratava de garantir para si os rendimentos advindos da arrematação dos direitos fluviais na capitania, e em que altas somas eram pagas pelos contratadores de dízimos.¹⁷⁹

De maneira geral, Blaj não identificou decadência alguma no período que analisou, vale dizer, o início do século XVIII em São Paulo, mas encontrou, na verdade, a existência de redes comerciais já ativas antes de 1750. Afinal, a vila/cidade de São Paulo era também entroncamento de inúmeras rotas que a articulavam com diversas regiões da colônia, como o Rio de Janeiro, por meio do Vale do Paraíba; além dos domínios meridionais via Pinheiros, Cotia e Sorocaba; e, claro, o território mineiro por Campinas, Atibaia, Juqueri e Mogi-Mirim.¹⁸⁰

Nesse sentido, São Paulo teria exercido papel de agente da colonização, na medida em que levou a conquista a núcleos mais distanciados, o que permitiu a sua integração ao Império Português. Por outro lado, logrou garantir, mediante suas atividades produtivas e mercantis, “o abastecimento das áreas exportadoras e interioranas, além de prover o sustento dos funcionários da Coroa, sempre presentes na região, tanto para normatizá-la, quanto para

¹⁷⁸ 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)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017 (dissertação de mestrado), pp. 36-37.

¹⁷⁹ Ilana Blaj. *Op. Cit.*, pp 282-283.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p. 170. Richard Morse, em *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*, descreveu as “cinco grandes artérias que convergiam para a vila fazendo dela ponto de passagem para o tráfego interno”: a rota para o Rio de Janeiro ao longo do Rio Paraíba; o caminho para as minas através de Atibaia e Bragança; a ligação com o noroeste por meio de Jundiaí e Campinas; a rota das monções que chegava até o Mato Grosso por Itu e Porto Feliz e o caminho de Sorocaba que levava às áreas criatórias de gado. Daisy Ribeiro de Moraes Barros igualmente destaca os caminhos que saíam da vila e levavam a ela. Cf. *Ibidem*, nota 160; Richard M. Morse. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. 2. ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970, pp. 34-35.

buscar indicativos da existência dos metais, esperança eternamente presente na colonização”.¹⁸¹

Ao retomar esses debates, sua obra abriu caminho para que novas pesquisas surgissem, notadamente no Departamento de História da Universidade de São Paulo, dando fôlego a essa antiga discussão e tornando-a mais atual do que nunca.¹⁸²

*

Procuramos apontar, em suma, que a ideia de decadência da capitania de São Paulo durante o século XVIII deve ser reavaliada e, ao refutarmos essa tese, propomos que, ao menos, sejam feitas as necessárias ponderações a respeito do tema nos trabalhos sobre a economia paulista. A partir das reflexões suscitadas pelas pesquisas dos diversos autores, favoráveis ou não a essa tese, entendemos que a *decadência*, admitida enquanto categoria conceitual, encontra respaldo apenas na ideia de que São Paulo ainda se encontrava fora do circuito atlântico mercantil em meados do Setecentos, mas não se sustenta se procurarmos argumentos que extrapolem essa visão.

Primeiramente, admitimos a existência de trocas comerciais e redes mercantis desde o século XVII, que, ao mesmo tempo, se transformaram a capital em centro comercial onde se confluíam as riquezas, também permitiram a formação de uma elite de homens de negócios e o enriquecimento de famílias ligadas a essa classe. Caso notório foi o da família Taques, que, além dos inúmeros investimentos, acumulou cargos no setor público durante longo período, o que constituiu uma “nobreza colonial”, que “por meio das várias facções e dos clãs familiares e de seus principais membros, ocupava praticamente todas as esferas do poder local e pertencia às instituições mais prestigiadas da época”.¹⁸³

Após a descoberta das minas, portanto na primeira metade do século XVIII, atividades variadas tomaram lugar em São Paulo. Foi o caso do comércio fluvial com as minas, as *monções*, que abasteciam aquelas áreas com produtos oriundos da própria capitania, mas também de Portugal, que enviava mercadorias ao porto de Santos. Lembremos também do

¹⁸¹ Ilana Blaj. *Op. Cit.*, pp. 202-203.

¹⁸² Cf. Ana Paula Medicci. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação e memorialistas e autoridades públicas (1782- 1822)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2005 [dissertação de mestrado]; Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & Conflitos na São Paulo Restaurada: Formação e consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. São Paulo: FFLCH/ USP, 2007 [dissertação de Mestrado]; Maria Aparecida de Menezes Borrego. *A teia mercantil. Negócios e poderes em São Paulo Colonial. (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010 [tese defendida em 2006 no Departamento de História da FFLCH/USP]; Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009 [dissertação de mestrado]; Ricardo Felipe Di Carlo. *Explorar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. São Paulo: FFLCH/USP, 2011 [dissertação de mestrado]; Gilvan Leite. *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)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017 [dissertação de mestrado].

¹⁸³ Ilana Blaj. *Op. Cit.*, p. 336.

importante intermédio que fazia São Paulo no comércio de gado entre o extremo sul e a região centro-oeste brasileira, sobretudo nas feiras sorocabanas, e que permitiu, ademais, que se estabelecesse na região paulista a criação desses animais, ainda que em menor escala. Em suma, é verdade que não se havia articulado ainda produção de exportação para a Europa, mas há que se considerar que existiam, sem dúvidas, conexões mercantis locais e regionais, que dinamizavam determinados espaços na capitania e determinavam a composição do seu quadro econômico e de tipos sociais, como o tropeiro, os monçoeiros, a pequena elite detentora de capital e cargos, os livres pobres e os agricultores.

Nessa lógica, entendemos que a restauração da capitania, em 1765, apesar de seu caráter fortemente militar e geopolítico, acabou por incorrer na ingerência de outro projeto, tão importante quanto o primeiro, e a ele ligado: o de inserção mais efetiva de São Paulo no sistema colonial, que, até o momento, se situava num tipo de “periferia do sistema”. Essa transformação do espaço, antes apenas fronteira¹⁸⁴, em território efetivamente ocupado e inserido nas relações metrópole-colônia, deu-se a partir do fomento ao seu incremento econômico, baseado no cultivo de gêneros agrícolas variados, notadamente o açúcar. Essa realidade interligava-se, ademais, com o projeto encabeçado por D. José I e o Marquês de Pombal de promover o reforço dos laços entre as duas partes do império, dentro do quadro do novo padrão de colonização.¹⁸⁵

Vale dizer, portanto, que o ano de 1765 marcou o início de um novo momento para a capitania e simbolizou o processo de retomada da autonomia política e administrativa, que, para nós, adquiriu duas facetas, acima identificadas: o âmbito da realidade local (a propósito da defesa do território, do adensamento de contingentes militares, do incremento agrícola necessário para ocupar as terras, consolidar o domínio e abastecer a população e as tropas) e o âmbito da conjuntura colonial (relacionado à tentativa de industrialização portuguesa e o consequente projeto da Coroa, que pretendia que a colônia, como um todo, lhe fornecesse bens primários e consumisse as manufaturas que produzisse).

Isso, contudo, não indica que de fato São Paulo fosse uma capitania decadente. Faz-se necessário entender que, em primeiro momento, ela não estava enquadrada no “sentido da colonização” de Caio Prado Jr., isto é, não estava voltada “para fora”, o que, na historiografia

¹⁸⁴ Cf. Vera Lucia Amaral Ferlini. “São Paulo, de fronteira a território: uma capitania dos novos tempos”. In: Ermelinda Antunes (cur.). *Laboratório do mundo*. Ideias e saberes do século XVIII. Catálogo. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2004. p. 18-23; Idem. “Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822)”. In: *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, vol. 17, n.2, Julho/dez. 2009, pp. 237-250.

¹⁸⁵ Cf. José Jobson de Andrade Arruda. “Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII”. In: *Revista USP*, São Paulo, n. 46, pp. 66-78.

colonial, foi sempre visto como anomalia na estrutura do estudado sistema colonial. O que se delineia, com a restauração, é a reconfiguração de seu papel no Império português, tornando-a nesse momento mais alinhada à lógica do clássico modelo de exploração. Prova disso é a diversificação da pauta produtiva agrícola paulista.

Na primeira metade do século, ela era resultante da sua posição de retaguarda das minas e foi consequência da auto-organização que se processou graças à necessidade de abastecimento, inicialmente da região das Gerais, mas principalmente, de Mato Grosso e Goiás. Os circuitos comerciais que perpassavam o seu território demandavam a existência de alguma produção, que era, pela via fluvial ou terrestre, comercializado em áreas mais ou menos distantes. Já a partir da restauração, a diversificação agrícola, que começava a dar sinais no fim da década de 1760, mas cujos resultados seriam verificados com mais intensidade nos anos finais do século XVIII, decorreu da política clara e deliberada dos governadores, tutelados e orientados pela Coroa, de incrementar a produção para motivos específicos que podem ser compreendidos se, e apenas se, levarmos em consideração os desafios e os impasses que assolavam Portugal e seus domínios americanos depois de 1750.

Nesse sentido, não havia decadência, mas a ausência de projeto político claro para São Paulo. As inúmeras mudanças nas fronteiras da capitania a partir da sua compra, em 1709, até 1748, ilustram exatamente essa tentativa de encontrar a maneira mais eficaz de governo do território paulista. Por esse motivo que a noção “de fronteira a território”, aqui, passa a ser entendida como conceito. É a materialização do projeto político, administrativo, econômico e estratégico da metrópole, pautado pelas necessidades de defesa que afligiam a América Portuguesa. É, assim, a integração mais profunda de São Paulo no sistema colonial.

A “decadência” do Morgado de Mateus ou de Marcelino Pereira Cleto é outra: relacionou-se muito mais à crítica, de contemporâneos, à incivilidade do espaço e da sociedade colonial, à visão de que a capitania deveria ser útil à metrópole, discurso que era, em primeiro lugar, da própria Coroa. As críticas do governador são-nos evidentes para constatar o esforço que ele buscava demonstrar às autoridades no sentido de aprimorar, em São Paulo, a economia e a eficácia das instituições – que, vale dizer, sempre ali estiveram presentes desde o século XVI –, nos moldes daquelas verificada nas outras partes da colônia, mais “desenvolvidas”, isto é, mais enquadradas no modelo exploratório típico da colonização lusitana.

A pobreza dos habitantes, segundo D. Luís Botelho Mourão, era devida à “repugnância que têm de se sujeitarem ao maior trabalho de cultivarem os campos como

nesse Reino”.¹⁸⁶ Na verdade, o problema da pobreza esteve relacionado intimamente com a marginalização social, que preservou o sistema social, “que ordenou funções básicas para além dos confins do grupo. Basta lembrar que o soldado, o padre, a autoridade pública estiveram sempre referidos a instituições alheias ao mundo caipira”. O modelo de produção colonial que se instalou favoreceu o desperdício da força de trabalho, contexto em que nasceu essa ideia do caipira “preguiçoso”, relegado ao destino de produzir apenas aquilo que consumia, problema agravado pela ausência de regulamentação das relações de trabalho.¹⁸⁷

Essa apropriação, por grande parte da historiografia, do termo “decadente”, recorrente na documentação, reforçou essa tese, tão em voga nos trabalhos do século XX. Apontamos, todavia, que as pesquisas de Maria Luiza Marcílio indicaram que houve crescimento demográfico constante e não estagnação na primeira metade do século. Como bem nos lembrou, só se há decadência, quando já se passou por algum período anterior de auge e prosperidade.¹⁸⁸

Quando fora, então, esse momento para São Paulo? Não existira, já que a reestruturação da economia paulista se dava justamente naquele momento, a segunda metade do século XVIII. Não faria sentido, então, falarmos de decadência, mas da transição de um modelo e de uma realidade para outro/a.¹⁸⁹

Sendo assim, a insistência do Morgado de Mateus, já referida em momento anterior, em modernizar as técnicas de cultivo agrícola e terminar os “métodos de roça”, estava longe de ser alguma obsessão sua ou fenômeno pontual. Relacionava-se ao processo de fomento agrícola e reestruturação da economia de São Paulo, que tomou forma nas políticas dos governadores ao longo do resto da centúria. Esses incentivos implicaram em novos paradigmas de organização e administração da capitania, verificados também no campo econômico a partir da produção açucareira nos modernos engenhos paulistas e nas diferentes relações sociais que surgiram nessa sociedade de lavoura; na São Paulo restaurada.

Mas, afinal, quais os indícios quantitativos que nos permitem afirmar que as políticas empreendidas nesse período tenham sido efetivamente bem-sucedidas? Passemos, portanto, à análise tanto dos problemas que a nova configuração econômica da capitania impôs aos seus governantes no início do século XIX quanto dos dados referentes à produção das várias regiões da capitania na virada do século e nas duas primeiras décadas do Oitocentos.

¹⁸⁶ Lucas Jannoni Soares. *Presença dos homens...* (Op. Cit.), p. 84.

¹⁸⁷ Maria Sylvia de Carvalho Franco. *Homens livres...* (Op. Cit.), pp. 34-35.

¹⁸⁸ Cf. Maria Luiza Marcílio. Op. Cit., “Considerações Finais”.

¹⁸⁹ Nesse sentido, é diverso de apontar-se, por exemplo, decadência na produção de açúcar no Recôncavo baiano. A comparação entre os períodos de alta produção e declínio da exportação seria pertinente, mas, em nosso caso, compararam-se duas situações econômicas completamente diversas.

CAPÍTULO 3

ESPAÇOS ECONÔMICOS PAULISTAS: PRODUÇÃO, COMÉRCIO INTERNO E FORMAÇÃO DE REDES EXPORTADORAS

Na primeira década do século XIX, a capitania de São Paulo já havia estabelecido comércio direto com Portugal graças ao processo que vivenciara de incremento de sua economia e de diversificação da sua produção agrícola. Os governos de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802) e de Antonio José da Franca e Horta (1802-1808) tiveram, portanto, como característica em comum a adoção de políticas que visassem a consolidar e administrar essas relações comerciais, ora já em pleno funcionamento. Se as trocas mercantis com as outras capitanias se ampliavam à medida que se desenvolvia a produção de mantimentos e as instituições de mercado (como a feira de gado em Sorocaba), as grandes preocupações, àquele momento, estiveram relacionadas com o aumento do comércio com a Europa e a expansão de bens exportáveis à metrópole, pelo menos até o fim do sistema colonial, em 1808.

Em documento assinado, ainda em 1797, pelo Secretário de Estado, Luís Antonio Neves de Carvalho, as pretensões do governador em manter o comércio direto com Portugal eram explícitas:

Conhecendo que o comércio direto deste Porto para a Metrópole é o único meio de felicitar os povos desta capitania, e de a por a nível das mais florescentes de todo o Brasil, tem resolvido a exemplo de seus antecessores de o promover, e animar em toda a sua extensão, procurando-lhe aquelas vantagens de que é suscetível o estado presente da sua agricultura. Ordena o mesmo Senhor portanto (...) que dos Portos da sua jurisdição não saia de hoje em diante embarcação alguma carregada de efeitos do país sem que primeiro venha tocar no Porto desta vila na conformidade das ordens que antecederamente lhe foram distribuídas (...)¹

A medida dava continuidade à política de seu antecessor de manter toda a exportação da capitania por meio do porto de Santos. O governador atendia, assim, às requisições de D. Rodrigo de Souza Coutinho, quando lhe recomendara que adotasse “as medidas e o sistema de governo de Bernardo José de Lorena”, que tanto mereciam a aprovação da Coroa portuguesa.² Desde seu decreto, como previamente discutimos, os senhores de terras das áreas mais próximas ao Rio de Janeiro opunham-se a tal restrição e queixavam-se do capital que perdiam ao custear o envio das suas mercadorias ao porto santista. Os oficiais de São

¹ “Para o Capitão-Mor da Vila de São Sebastião”. 9 de agosto de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 87, 1963, p. 13.

² Cf: Capítulo 1.3; “Aviso (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martinho de Mello Castro e Mendonça, ordenando que adote as mesmas medidas tomadas pelo ex-governador e capitão e general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena”. 27 de outubro de 1796. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 13, doc. 661.

Sebastião, em Provisão da Câmara da mesma vila, indicaram as consequências a que estavam submetidos se desobedecessem a ordem de Lorena, a qual

Suprimiu a liberdade de levarem os moradores desta Vila os seus efeitos a qualquer dos Portos deste Estado do Brazil, onde melhor os pudessem reputar obrigando-os com a pena de serem conduzidos em custódia à Cidade de São Paulo, e de prisão a todos os que ou pública ou ocultamente vendessem as suas produções a outro algum comerciante, que não fosse carregador do Porto de Santos, Vila e Praça da mesma Capitania, cuja pena purgaram dos moradores (...) ³

Nesse mesmo documento, reprovavam a atitude do ex-governador, indicando que, em realidade, ela era prejudicial não só a seus negócios, mas aos interesses da própria economia da capitania de São Paulo:

(...) para acautelar qualquer transgressão oculta além das restritas Ordens que dirigiu ao Capitão Mor desta, mandou um Destacamento de Tropa regular, encarregado da vigilante guarda das Embarcações que vindo de outros Portos, chegavam ao desta Vila, e da inviolável observância das ditas Ordens, querendo com este vexame, fomentar e favorecer o Comércio do Porto e Praça de Santos, iludido, e capacitado das falsas e cavilosas representações dos comerciantes ou para melhor dizer Monopolistas da dita Praça, que desejosos de haverem assim o perfeito açúcar que nesta Vila se fabrica e, sendo poucos, e faltos de dinheiro para o pagarem pelo preço que o pagam os Comerciantes do Rio de Janeiro, fomentaram sagazmente a sobredita proibição, que tanto tem favorecido ao horrível Monopólio que tem praticado, e se praticam de se mancomunarem todos em um só preço, esse sempre ínfimo. ⁴

A dura crítica ao monopólio dos comerciantes de Santos e ao fato de terem se “mancomunado” para combinar os preços, consistia no principal argumento dos oficiais de São Sebastião, segundo quem Lorena havia se deixado levar a fim de privilegiar o comércio na praça de Santos. Para eles, ao terem-no fomentado “sagazmente”, vendiam seu açúcar a quantias muito inferiores em relação aos negócios que conseguiam executar no Rio de Janeiro. Por fim, enumeraram as razões pelas quais acreditavam que o livre comércio seria benéfico à economia da capitania e a seus empreendimentos:

(...) esgotada a paciência dos que a aquele Porto conduzem os seus efeitos, obrigados da exposta proibição, pela mora, pelas despesas pessoais, longa ausência de suas casas e falta de assistência nas suas lavouras e manufaturas (...) Por cujas causas e motivos, prostrados humildemente aos Reais pés, suplicamos a V. Majestade que pela sua inata piedade e Maternal Providência se digne (...) a abolir tão injusta e ruinosa proibição (...) ⁵

³ “Cópia da representação da Câmara da Vila de São Sebastião”. 3 de fevereiro de 1798. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 89, 1967, p. 105-108.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*.

Nessa conjuntura, Mello Castro voltou atrás em sua decisão de seguir a política de seu antecessor, tendo-lhe parecido mais promissor para o bom sucesso dos negócios na capitania a possibilidade do livre comércio. Em novo comunicado, o Secretário de Governo pontuava que

(...) atendendo a falta que presentemente há de Navios em direitura para Lisboa, e a que do empate dos efeitos resulta um prejuízo geral ao Comércio, é servido ampliar a licença que facultou pela sua carta de 28 de setembro do presente ano, ordenando a Vm. que dos portos do seu comando deixe livremente embarcar todos os efeitos que neles houver para qualquer dos nossos Portos da América, observando-se as ordens estabelecidas, pelo que respeita aos direitos da Alfândega que alguns dos mesmos gêneros costumam pagar (...)⁶

A nova política, de um lado, relacionava-se ao aparente baixo número de navios que aportavam em Santos rumo ao Reino. De outro, estava evidentemente ligada às demandas dos produtores de mantimentos, principalmente de açúcar, da região litorânea norte e da área do Vale do Paraíba paulista, localidades em que as trocas comerciais foram mais recorrentes com o Rio de Janeiro do que com São Paulo ou Santos. Ainda que o capitão general tenha, em seu dizer, relutado anular a proibição do livre comércio logo de início, já que a prática existia há mais de oito anos, podemos relacionar a medida por ele tomada com a sua adequação às condições e especificidades de São Paulo, o que teria, segundo Renato de Mattos, resultado na “consolidação de alianças com determinados grupos de negociantes e produtores de determinadas regiões de São Paulo em detrimento de outros interesses divergentes ora existentes”. Dessa forma, malgrado a dificuldade de se mapear com exatidão quais negociantes e produtores se alinhavam ao governador no período analisado, ficou evidenciada “a diligência de Castro e Mendonça em desobstruir o comércio marítimo realizado na capitania, ao mesmo tempo em que intercedia em defesa de negociantes radicados no Rio de Janeiro que mantinham estreitas conexões com grupos (...) paulistas”.⁷

No que tange à agricultura da capitania em seu período de governo, Martinho de Mello Castro e Mendonça deixou-nos seu importante relato, que detalha a situação econômica da capitania à época.⁸ Em suas *Memórias*, o governador fez referência às áreas agrícolas de abastecimento, cujo comércio era estabelecido principalmente com as outras capitanias e para suprir as demandas regionais, de maneira que apontou a produção de mantimentos como o

⁶ “Para o Capitão Fernando Gomes Pereira da Silva”. 22 de novembro de 1798. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 87, 1963, p. 130.

⁷ Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009 (dissertação de mestrado), pp. 128-129.

⁸ Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. “Memória econômica política da Capitania de São Paulo em 1800”. In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV, 1933, p. 81-248.

milho, o feijão, a mandioca e o arroz na região do planalto, ao passo que, no litoral, além do açúcar, fabricava-se a farinha de mandioca e o arroz. De maneira mais generalizada e difusa pelo território paulista, estavam presentes várias atividades como o cultivo de café, algodão, tabaco, a criação de muares e equinos, e a cultura da cana-de-açúcar, que, segundo ele, era o gênero que ocupava grande parte dos habitantes e, sobretudo, vegetava “igualmente bem” na região de serra acima e na marinha.⁹

Para o capitão general, o problema do transporte do açúcar da região de serra acima ao porto era ainda grave, já que a venda do gênero se tornava menos lucrativa à medida em que, durante a viagem, o açúcar se deteriorava. Por essa razão, o governador informou que construía ranchos ao longo das estradas que conectavam a região do planalto a Santos.¹⁰ O impasse, apontado por Marcelino Cleto, solucionado em parte pela calçada do Lorena, ainda seria objeto das políticas governamentais por todo o século XIX, visto que o escoamento da produção agrícola era de fundamental importância, como ainda o é, para São Paulo.

Por fim, Castro e Mendonça, em texto entregue a seu sucessor em 1802, orgulhava-se de seus feitos no âmbito do comércio e da agricultura de São Paulo, relativizando a eficácia e importância das obras que haviam sido encabeçadas por Lorena.¹¹ Segundo ele,

Na curtíssima instrução que me deixou o meu antecessor faz-me ver que esta Capitania fornecia carga anualmente para doze navios, que daqui a transportasse para Lisboa, mas ele mesmo se convenceria do pouco fundamento desta asserção, se ali declarasse o total dos gêneros que podiam ser transportados para aquela Capital. As vilas de Ubatuba e S. Sebastião pela mal entendida proibição (...) estavam em total decadência, e a maior parte dos seus engenhos se tinham demolido: as de Serra acima situadas na Estrada que conduz desta capitania para o Rio apenas principiavam os seus estabelecimentos do Açúcar e a plantação do Café e todas as outras Vilas de Serra acima que transportam para Santos os seus efeitos somente formaram a soma de 83.435 arrobas de açúcar que desceram no primeiro ano do meu Governo, que foi de 1797 (...)

Ora no estado presente de cultura do açúcar em que se tem multiplicado o número de Engenhos e crescido sobre maneira este tráfico (...) Será este

⁹ Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. *Op. Cit.*, pp. 202-203.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ O governador também deu conta, em ofícios, das medidas tomadas em relação ao estado militar da capitania e visando à defesa dos territórios. Cf: “Ofício do Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as providências tomadas em comum acordo entre os governadores desta capitania e a do Rio de Janeiro, acerca da defesa destes domínios contra as potências inimigas” 15 de outubro de 1801. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 17, doc. 887. Para o estudo mais detido sobre o governo de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, cf: Ana Paula Medicci. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2010 (dissertação de mestrado); Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada. Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2007 (dissertação de mestrado); Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009 (dissertação de mestrado).

um artigo que certamente há de acreditar a V. Exa. a fazer recomendável o seu nome a posteridade: V. Exa. vem governar uma Capitania sem dúvida a melhor d'América pela sua situação Local, e pelo concurso de circunstâncias que formam a sua total independência das outras, pois que produzindo tudo quanto é necessário para a sustentação de seus habitantes e para o Comércio, tem a vantagem de oferecer gêneros de que tem absoluta necessidade as Capitánias adjacentes, como são Animais que daqui saem, e por aqui transitam tanto vacuum para o Rio de Janeiro como Mueares para a mesma Capitania, e para as de Minas Gerais e Mato Grosso; circunstâncias estas que constituem (...) os meios mais adequados para sua prosperidade.¹²

Segundo o capitão general, à época da posse de Franca e Horta, São Paulo, portanto, se já consolidara seu comércio com outras áreas da colônia, também exportava açúcar e outros mantimentos para Portugal. Suas “circunstâncias” favoráveis relacionavam-se não só à sua posição privilegiada na região centro-sul, o que facilitava o comércio com diversas localidades¹³, mas, sobretudo, à continuada política dos governadores, durante todo o período posterior a 1765, de incremento econômico e fomento agrícola. Os desafios reservados ao novo governador estavam vinculados, assim, à nova realidade da capitania paulista, tanto no âmbito político quanto no da economia.

O novo governador, entretanto, não tardou em difamar a administração de seu predecessor, assim como este também o fizera, conforme vimos. Essa situação, inclusive, mostrou-se recorrente na documentação oficial sobre os governadores da capitania. Quando o sucessor do Morgado de Mateus, Martim Lopes Lobo Saldanha, assumiu, foram constantes as acusações ao ex-governador de ineficiência nas suas políticas para São Paulo. Também Lorena, em cartas, criticava em que encontrara a capitania, maldizendo os feitos de seus antecessores. Nas correspondências iniciais de Franca e Horta, o capitão general chamava a atenção para o péssimo estado em que encontrara a capitania. O velho problema da “decadência”, que aparecia nos escritos dos contemporâneos desde o século XVIII, ainda ditavam o tom das descrições feitas pelo governador. Com efeito, “estagnação” e “desânimo” apareciam em seus textos, acompanhados de propostas que visavam a sanar os variados problemas de São Paulo, possibilitando, assim, sua prosperidade.¹⁴

Para além de incentivar o incremento das culturas de algodão, milho, feijão e anil, o governador mostrou preocupação em relação ao aproveitamento dos pinheiros, do cacau, das

¹² Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. “Memória sobre os objetos mais interessantes da capitania de São Paulo entregue ao Ilmo. E Exm. Sr. Antonio José da Franca e Horta do Con. De S. A. R. Governador e Capitão General da mesma por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça”. In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XVIII, 1964, p. 227-268.

¹³ Referimo-nos às trocas comerciais com as capitanias de Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro e Rio Grande de São Pedro (ver capítulo 2).

¹⁴ Renato de Mattos. *Política, Administração... (Op. Cit.)*, p. 147.

palmeiras, da pólvora e do salitre em São Paulo.¹⁵ Segundo ele, uma das melhores maneiras de incentivar-se a agricultura era promover a exportação de gêneros, a partir do comércio direto entre São Paulo e as praças de Lisboa e Porto.¹⁶ Em diversos ofícios, portanto, tratou do tema, tendo, inclusive, ainda em 1803, sugerido que se estabelecesse uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, a exemplo do que se fazia na Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro.¹⁷ Seria, assim, possível comercializar com a Companhia das Vinhas do Alto Douro, que fora instituída em 1756 e, segundo seus estatutos, a Companhia teria privilégios no envio de vinhos, vinagre e aguardente aos domínios coloniais. Na verdade, o próprio Morgado de Mateus alertava para a necessidade de se instituir essa linha de comércio entre o Porto e a capitania de São Paulo, mas sua atuação só efetivamente iniciou durante o governo de Franca e Horta.

Sua política seria bem-sucedida, na medida em que consta a chegada de navios vindos do Porto, em 13 de agosto de 1803, que traziam sal, ferragens e outras mercadorias; em seguida, há registros de um bergantim que saiu de Santos rumo ao Porto em janeiro de 1805, dois meses antes de outra embarcação que chegaria à capitania paulista vinda do reino. Em maio do mesmo ano, partia do mesmo porto outra embarcação, mas, dessa vez, com destino a Lisboa. Até o final do ano seguinte, pelo menos mais quatro embarcações sairiam de São Paulo com destino ao Reino.¹⁸

¹⁵ “Relação de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, trazendo o resumo dos ofícios que se seguem, datados de 20 e 22 de fevereiro de 1803, tratando do aproveitamento dos pinheiros, do cacau, das espécies de linho, das palmeiras, da quina, da pólvora, do salitre na capitania”. 28 de fevereiro de 1803. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 19, doc. 952.

¹⁶ “Ofício (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dando conta, em conformidade com as ordens do destinatário e das suas Instruções, do que vinha fazendo na capitania, em prol do comércio, da lavoura”. 19 de fevereiro de 1803. In *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 19, doc. 947.

¹⁷ “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre se estabelecer uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”. 26 de junho de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 20, doc. 980.

¹⁸ “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias”. 13 de agosto de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 21, doc. 993; “Relações de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, encaminhando 10 ofícios, tratando do intendente da Marinha de Santos, de mapa de carga de uma galera, da Companhia geral dos Vinhos do Alto Douro, da remessa de produtos da terra”. 19 de setembro de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 21, doc. 1000..

Tabela 14- Saída de embarcações do porto de Santos em direção Reino (1803-1807)

Saída	Embarcação	Carga (toneladas)	Destino
1803	Navio	n/a	Porto
16/02/1803	Navio	271,74	Lisboa
16/03/1803	Corveta	177,825	Lisboa
25/06/1803	Galera	166,89	Lisboa
16/04/1804	Navio	391,56	Lisboa
16/04/1804	Galera	159,735	Lisboa
30/12/1804	Corveta	192	Lisboa
16/01/1805	Bergantim	116,85	Porto
07/03/1805	Galera	235,53	Lisboa
07/03/1805	Bergantim	1,515	Vila da Figueira
13/03/1805	Galera	298,965	Porto
02/05/1805	Navio	315,915	Lisboa
20/05/1805	Navio	481,785	Lisboa
04/11/1805	Galera	182,52	Lisboa
04/03/1806	Galera	194,85	Lisboa
21/04/1806	Bergantim	283,695	Lisboa
28/06/1806	Navio	251,1	Lisboa
23/12/1806	Bergantim	14,826	Porto
09/03/1807	Bergantim	87,66	Vila da Figueira
10/03/1807	Bergantim	17,535	Lisboa
16/03/1807	Navio	160,035	Lisboa
18/03/1807	Bergantim	49,095	Lisboa
06/06/1807	Bergantim	160,38	Lisboa
06/06/1807	Galera	85,597	Porto

Fonte: Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009 (dissertação de mestrado), pp. 161-165.

A partir da relação de embarcações que saíram do porto paulista durante o período de governo de Franca e Horta, percebemos que, de fato, a capitania de São Paulo, no início do século, já se inseria no comércio atlântico com Portugal. Os “efeitos” transportados eram já expressivos, como depreendemos da análise da carga dos navios. Sendo assim, as diligências do capitão general, aliadas às políticas que vinham sendo implementadas desde os governos precedentes, tiveram o efeito desejado: à essa altura, São Paulo estava, de maneira mais consistente, integrado no sistema colonial português, que em poucos anos, findaria. Apesar disso, as relações comerciais com Portugal, depois de 1808, manter-se-iam de maneira vigorosa.

Como se vê, novamente no cerne das questões relativas à política e economia da capitania estava o porto de Santos. Na verdade, Franca e Horta, ainda no início de sua administração, tomou medidas contrárias às de Castro e Mendonça, vale dizer, que seguiam a mesma orientação daquelas tomadas por Lorena. Novamente, o comércio foi centralizado no

porto santista, tendo-se restringindo a liberdade de comércio dos artigos agrícolas paulistas. As reclamações, por óbvio, não tardariam a aparecer. Em carta às vilas da marinha, o governador ordenava que:

Sendo de geral benefício para os Povos desta Capitania, que o Comércio dela haja de ser promovido dos seus Portos em direitura aos do Reino pelo infalível resultado de terem sempre certa uma abundante importação dos gêneros (...) vantagem para o Comércio e Agricultura pela mesma razão dos efeitos chegarem nos seus primeiros preços e irem os exportados alcançar toda a maioria do Comércio (...) Sou servido determinar que nenhuma pessoa possa embarcar em algum dos Portos desta Capitania, Café, Arroz, Cacau, Baunilha, Farinha de Mandioca, Algodão, Anil e Couros, que não seja em direitura para os Portos do Reino ou para este fim para o da Vila de Santos, incorrendo os transgressores desta mesma Determinação na pena do efetivo pagamento do dobro dos Direitos (...)

Ordeno às Câmaras das Vilas da Marinha desta Capitania façam registrar esta minha Determinação¹⁹

O arroz, proveniente das vilas do litoral sul (Paranaguá, Cananéia e Iguape), poderia ser exportado “para qualquer dos portos da Capitania, precedendo Licença justificada”. Já o açúcar não estava incluído na lista de mantimentos que atendiam a essas regras, graças à sua “superabundância”. Essa exceção, todavia, seria revogada no ano seguinte, 1804, em carta do governador à Câmara da Vila de São Sebastião.²⁰ A despeito dessas determinações, tem-se conhecimento de que, na prática, os produtores desrespeitavam as determinações e mantinham o comércio estabelecido com outras praças, o que era possível graças à “falta de observância”.²¹

As constantes oposições à medida geraram tal repercussão, que, em 1805, o debate chegaria ao Conselho Ultramarino. O Príncipe Regente, em tom de admoestação, determinaria que “não tendo havido Ordem alguma que legitimasse o vosso despótico procedimento o qual contraria o comércio dessa capitania, o mesmo Conselho expedisse as mais positivas Ordens para que tudo fosse restituído ao seu antigo estado nesta Matéria”.²² Apenas dois anos depois, já no final de seu governo, caíam de vez as restrições à livre navegação. Em junho de 1807,

¹⁹ “Para as Câmaras da Marinha (enviando instruções sobre o comércio exterior e de cabotagem)”. 22 de junho de 1803. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 55, 1937, pp. 105-107.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ Cf. “Ofício para o Capitão Mor Comandante da vila de Iguape”. 23 de agosto de 1806. In: *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 57, 1937, pp.30-31; Renato de Mattos. *Op. Cit.*, p. 157.

²² “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao príncipe regente [D. João] sobre os motivos pelos quais determinou que o transporte dos gêneros comercializados com a Corte fossem primeiro comercializado no porto da vila de Santos”. 8 de junho de 1807. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 30, doc. 1322.

Franca e Horta impunha às vilas marinhas que:

Havendo S. A. R. deliberado por sua ulterior resolução se conserve franca a exportação dos efeitos desta Capitania para todas as mais do Estado do Brasil, Ordeno portanto a V. Mce. os deixe exportar do Porto do seu Comando, não obstante as ordens anteriores em contrário (...) Mas como seja inseparável deste princípio o acautelar e prevenir os extravios dos Reais Direitos (...) atendendo por uma parte ao estado atual em que se acham os Limites desta América e pela outra que aí não há Alfândega nem Oficial competente para fiscalizar a quantidade dos gêneros que se embarcam, a fim de pagarem os devidos Direitos uma vez que as Embarcações deixem de efetuar as viagens aos Portos do seu destino Hei por bem ordenar 1º Que logo que qualquer Embarcação se propuser a carregar, lhe mande V. M. Meter um soldado de Ordenança a bordo, o qual fará as vezes de Guarda e será pago à custa do dono da Embarcação (...)²³

Antonio José da Franca e Horta, que governaria a capitania até outubro de 1808, ocupou-se, portanto, em zelar pela forma de comércio que se estabelecia entre São Paulo e a metrópole. Era, para além disso, homem preocupado com o comércio e o “progresso” da capitania: sua atenção esteve sempre voltada à produção agrícola paulista, à forma como se cultivava o milho, o feijão e, sobretudo, à importância da cultura do algodão e do anil.²⁴ O escoamento da produção foi-lhe matéria importante não só no que se referia ao comércio por Santos, mas também na região de “serra acima”. Com efeito, ainda em 1804, após viagem a Parnaíba, Itu, Sorocaba e Porto Feliz, o capitão general considerou a abertura de uma estrada que ligasse a capital, São Paulo, à vila ituana, o que, naturalmente, se justificava pela alta produção de açúcar da vila e de suas adjacências.²⁵

Em 1808, com a chegada da Família Real e a Abertura dos Portos às Nações Amigas, encerrava-se o exclusivo colonial. Não obstante esse fato, como veremos, as trocas comerciais entre São Paulo e Portugal mantiveram-se em pleno funcionamento, visto que as relações mercantis haviam já se consolidado.

Na verdade, esses aspectos gerais das administrações em vigor na primeira década do

²³ “Para os Comandantes das Vilas da Marinha”. 3 de junho de 1807. In: *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 57, 1937, pp.145-146. Grifos nossos.

²⁴ “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”. 27 de junho de 1804. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 23, doc. 1051.

²⁵ “Ofício do [governador e capitão general da capitania de São Paulo] Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Souto Maior] sobre a sua jornada as vilas de Parnaíba, Itu, Sorocaba, Porto Feliz para avaliar as duas propostas de abertura de uma estrada ligando a cidade de São Paulo à vila de Itu”. 30 de outubro de 1804. In: *Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Administração Central (ACL), Conselho Ultramarino (CU), Brasil-São Paulo (023)*, cx. 24, doc. 1082.

século XIX suscitam reflexões importantes sobre algumas questões que perpassam a história econômica paulista. Percebemos que no âmago do debate sobre a liberdade comercial e o porto de Santos, estava o problema da comunicação entre as várias regiões da capitania: enquanto que na área litorânea sul, do planalto e do interior, a ligação com Santos era mais direta e, por força da geografia, necessária para que se pudesse escoar a produção; o mesmo não acontecia com as vilas do litoral norte e do Vale do Paraíba, mais próximas ao Rio de Janeiro.

As produções de São Paulo estavam propagadas por localidades diversas, que apresentavam relações também múltiplas nas articulações comerciais com as diversas praças. Nesse sentido, as correntes mercantis, formadas desde antes da restauração administrativa, consistiram em importantes fatores que influenciaram essas relações. As novas culturas, ademais, também eram relevantes na definição do espaço agrário da capitania, tendo sido frutos da política posterior a 1765, voltada às necessidades impostas pela realidade local, mas também à conjuntura colonial.

A partir dessas premissas, analisemos, então, com maior detenção esses “espaços paulistas”, com características econômicas diferentes, que, à época, compunham o território da capitania e constituíam o seu quadro agrícola e mercantil.

3.1 – O perfil econômico das vilas na faixa litorânea e na região do Vale do Paraíba

O primeiro grupo de vilas analisadas abarca tanto as da marinha de São Paulo quanto as que se localizavam no Vale do Paraíba paulista. A região litorânea da capitania, contudo, apresentava características diversas em suas porções sul e norte no que se refere à produtividade agrícola e às trocas comerciais. Na primeira, as vilas que se destacaram foram Paranaguá, Cananéia, Iguape e Santos. Já na área setentrional, São Sebastião e Ubatuba figuravam como importantes centros de produção agrícola. No caminho para o Rio de Janeiro, pelo Vale do Paraíba, as localidades a que nos referiremos serão Areias, Guaratinguetá, Lorena e Taubaté.

Nesse primeiro bloco, congregamos as vilas tanto da costa sul e norte de São Paulo quanto do Vale do Paraíba. Veremos, no decorrer da análise, como elas se articulavam no âmbito do comércio regional e externo, e identificaremos, ao final, as características comuns e diversas desses três “espaços econômicos”.

Trataremos, sobretudo, das informações contidas nos *Maços de População*, conjunto documental do Arquivo do Estado de São Paulo. Essas listas nominativas eram elaboradas desde 1765, quando, segundo Maria Luiza Marcílio, “a Metrópole portuguesa resolveu

proceder ao levantamento direto dos habitantes de suas colônias do Ultramar”, tendo recorrido, para esta finalidade, à Igreja e ao Corpo Militar. Foi apenas em 1797, porém, que, segundo a historiadora, esses recenseamentos entraram em fase de aperfeiçoamento, graças à Ordem Régia de 21 de outubro de 1797, pela qual D. Maria I introduziu mudanças importantes nesse processo. Essas alterações eram norteadas por “uma política mercantilista mais ativa e preocupada: racionalizar a máquina administrativa colonial”, visando, dessa maneira, a aumentar a população e desenvolver, por todos os meios, a agricultura e o comércio na colônia. A prática de executar-se essas estatísticas censitárias seria abandonada a partir de 1830, já que os escopos militares e econômicos dos censos coloniais deixaram de existir.²⁶

As tabelas e os dados contidos nessa documentação, por nós analisada entre 1798 e 1821, fornecem ricos subsídios para que compreendamos as relações de produtividade e comércio de São Paulo. Não obstante esse fato, devemos pontuar que elas, infelizmente, são irregulares para algumas localidades e em alguns anos, de forma que ainda faltam informações mais completas a respeito de determinadas vilas, o que, todavia, não compromete nossa análise geral do perfil econômico dos diversos “espaços econômicos”.

I. O litoral sul da capitania

Os domínios da capitania de São Paulo estendiam-se, em sua porção litorânea, até Paranaguá, vila desde 1648. Na verdade, a região chegara, por seu grande número de habitantes, a ser capitania ainda no século XVII. Em 1710, porém, foi extinta e anexada à capitania de São Paulo. Ao final do século XVIII, a vila apresentava grande diversificação na sua produção agrícola: lá se produzia farinha, cachaça, arroz, café, feijão e madeiras. O produto de exportação por excelência era a farinha, cujo destino era, via de regra, a vila de Santos.

²⁶ Fonte: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1836*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000, pp. 29-43. Esclareceu-nos a autora que “as mudanças sugeridas atingiram o processo de levantamento nominativo dos habitantes, que foi enriquecido com novos requisitos, estabelecendo-se nova sistemática na elaboração e na tabulação dos dados censitários dessas listas de habitantes. Além disso, elaboraram-se modelos de tabelas econômicas contendo dados sobre o consumo, importação, exportação, preços e movimento de navios, que deveriam complementar os mapas demográficos (...) Nessa nova fase dos censos brasileiros, os objetivos passaram a ser menos militares, e mais econômicos e de política populacional. A operação de tabulações das informações colhidas das listas de habitantes continha, em princípio, duas etapas. Os capitães-mores de distritos eram, em primeira instância, obrigados a tabular para seu distrito ou companhia, e depois para a vila inteira, oito mapas de população e outros cinco sobre produção e comércio. Os mapas dos municípios eram enviados à secretaria-geral da capitania, que montava os mapas gerais regionais. Essas tabelas da capitania eram remetidas a Lisboa, no original, permanecendo uma cópia na secretaria da capitania”.

Tabela 15- Produção, Consumo e Exportação da vila de Paranaguá no ano de 1798

GÊNERO	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
FARINHA DE MANDIOCA (alqueires)	350.300	319.524	30.776
CACHAÇA (pipas)	28	28	0
PEIXE (arrobas)	120.832	120.732	100
ARROZ PILADO (alqueires)	10.000	0	10.000
MADEIRAS (dúzias)	213	0	213
CAFÉ (arrobas)	40	0	40
FEIJÃO (alqueires)	200	200	0

Fonte: “Maços de População da vila de Paranaguá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Devemos considerar, primeiramente, que, na documentação analisada, os valores correspondentes à “exportação” não significam, necessariamente, enviados para fora da colônia. Equivale dizer, portanto, que o termo se refere à saída dos gêneros das vilas, fosse em direção a outras vilas da mesma capitania, a outras regiões da colônia ou até mesmo ao Reino. Dos mantimentos lá produzidos, como percebemos a partir da observação da tabela 15, o feijão e a cachaça não eram exportados a outras localidades, mas consumidos em Paranaguá. Nossa ressalva, que de igual forma se aplica à análise dos dados referentes a todas as outras vilas, é que também não obrigatoriamente esse dado implique no consumo da população local dessas quantidades. Isso porque os mantimentos que eventualmente fossem comercializados por viajantes ou tropeiros, por exemplo, muito possivelmente não eram classificados como víveres “exportados”. Nesse sentido, devemos ler as informações quantitativas das tabelas de produção com alguma cautela. Não obstante essas questões, o panorama geral, a nosso ver, permanece inalterado, na medida em que buscamos traçar o perfil econômico das vilas paulistas e identificar quais produtos eram produzidos e de lá enviados a outras partes da capitania ou do Império Português.

No referido ano, a população da vila girava em torno de 4.837 pessoas²⁷, e a produção de feijão foi de 200 alqueires, o que equivale a 6 toneladas.²⁸ Nesse caso, pode-se pressupor que toda a quantia produzida foi efetivamente consumida pelos habitantes de Paranaguá. Por

²⁷ Horacio Gutiérrez. “Crioulos e Africanos no Paraná, 1798-1830”. In: *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, pp. 161-188, 1988.

²⁸ Neste trabalho, adotamos as seguintes relações de medida: 1 alqueire de feijão = 30,225 quilos; 1 alqueire de milho = 30,225 quilos; 1 alqueire de arroz = 24,180 quilos; 1 arroba = 14,7 quilos. Cf. Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein. “Nota a respeito de Medidas para Grão Utilizadas no Período Colonial e as Dificuldades para sua Conversão ao Sistema Métrico”. In: *Boletim de História Demográfica*, ano 8. São Paulo: 2001.

outro lado, as 120.732 arrobas de peixes representavam 1.774 toneladas, o que geraria uma média de 30 kg de peixe por pessoa ao mês ou 1 kg/dia. Cifra, assim, consideravelmente elevada, o que dá margem a imaginarmos, por exemplo, que o peixe poderia ser artigo de venda no comércio mais informal nos mercados locais, não entrando no balanço oficial.

Destaque-se, finalmente, a pequena quantidade de café exportada ao Rio de Janeiro, e a farinha, cuja exportação à vila de Santos rendeu o montante total de 12:080\$320. Além de servir ao abastecimento de tropas, também consistia, em tempos de fome, em importante alimento para a população. Os tabuados, por sua vez, eram remetidos para Portugal.

Tabela 16 – Exportação de Paranaguá nos anos de 1799, 1815 e 1817

ARTIGOS	1799	1815	1817
FARINHA DE MANDIOCA²⁹ (alqueires)	6.200	-	1.157
COUROS EM CABELO	-	1.024	3.627
TOUCINHO (arrobas)	-	169	628
ARROZ	2.000 (alq.)	3.644 (sacas)	7.958 (alq.)
TABOADOS SORTIDOS (dúzias)	259	1.582	2.034
CAFÉ (arrobas)	20	116	162
FEIJÃO (alqueires)	0	215	1.673
RIPAS SORTIDAS (dúzias)	-	1.842	2.350
MILHO (alqueires)	10	-	1.157
FARINHA DE TRIGO (alqueires)	-	733	725

Fonte: “Maços de População da vila de Paranaguá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Essa tendência repetiu-se ao longo dos anos para a Vila de Paranaguá. As suas exportações mantiveram como destino Santos, São Paulo e, em menor escala, Rio de Janeiro, mas, ao longo dos anos, Bahia e Santa Catarina também integraram o quadro de localidades para onde seguiam as mercadorias. Assim sendo, fica clara a importante posição de Paranaguá como fornecedor de gêneros – como a farinha e o arroz - para o mercado regional, bem como para suprir as necessidades de alimentação da população civil e militar da capitania. Por fim, a inserção no comércio atlântico dava-se, fundamentalmente, pela exportação de madeiras e couros, importantes para as manufaturas do Reino.

²⁹ A farinha de mandioca era também conhecida como farinha de guerra ou farinha de pau.

Quadro 1 – Variedade de produtos importados por Santos de Paranaguá (1813-1820)

Alimentos 1. Farinha de trigo 2. Farinha de pau 3. Sal Couros 4. Couro em cabelo 5. Couros 6. Meio de sola Madeiras 7. Cerquinha 8. Betas	9. Congonha 10. Peças de beta 11. Tabuado 12. Tábuas Drogas 13. Mate Outros 14. Cal 15. Telhas 16. Velas
--	---

Fonte: Gilvan Leite de Oliveira. *A todo pano: contribuição...* (Op. Cit.), p. 152.

A partir da leitura das informações do Quadro 1, que traz dados sobre praticamente toda a década de 1810, percebemos justamente a persistência dessa tendência da vila litorânea de, por um lado, importar gêneros agrícolas importantes para abastecimento da população local e, por outro, reexportar produtos pelo porto com destino a Portugal (couros, meio de sola, cerquinha, betas, congonha, tabuados). Seu porto, o segundo mais importante de São Paulo, importava de Santos alimentos e manufaturas. Da região do planalto, recebia-se fundamentalmente o açúcar. O algodão, contudo, também figurava como protagonista no quadro de importações da vila. Por exemplo, no ano de 1816 foram 21.820 varas de algodão compradas; no ano de 1819, 6.700.³⁰ Nesse momento que antecede a Independência, apesar da notória diversificação das atividades agrícolas produtivas ao longo dos anos, sua população crescera timidamente, totalizando 5.770 habitantes no ano de 1816.³¹

Ao norte de Paranaguá, outro importante centro era Cananéia, cuja elevação à categoria de vila ocorreu ainda em 1600. Essa localidade destacou-se, sobretudo, pela sua produção de farinha, tabaco (para consumo local) e café, com ênfase no primeiro gênero. Os dados contidos nos Maços de População são, infelizmente, muito escassos. De qualquer forma, é interessante notar que a farinha de mandioca tinha como destino, à semelhança do que se passava em Paranaguá, a vila de Santos. O pouco café produzido, por sua vez, era enviado, segundo os mapas de exportação de 1798, para o Rio Grande. No ano seguinte, porém, ele foi remetido a Santos juntamente ao arroz e à farinha.

³⁰ Gilvan Leite de Oliveira. *A todo pano: contribuição...* (Op. Cit.), p. 144.

³¹ Horacio Gutiérrez. “Crioulos e Africanos no Paraná, 1798-1830”. In: *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, pp. 161-188, 1988.

Tabela 17 – Gêneros exportados por Cananéia nos anos de 1798 e 1799

GÊNERO DE EXPORTAÇÃO	1798	1799
ARROZ (em alqueires)	0	92
CAFÉ (em arrobas)	26	17
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	1.000	200
SALGADOS	6.000	0

Fonte: “Maços de População da vila de Cananéia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Da vila com o mais importante porto da capitania, Cananéia comprou açúcar, sal e toucinho, panos de algodão, vinho e pedras de cantaria, artigos estes que, ou eram provenientes das vilas de serra acima ou vinham do Reino.³² Vale lembrar o caso do sal, que era comercializado sob o regime de monopólio na região de Santos, de sorte que para ter acesso a esse indispensável produto, as vilas deveriam importá-lo da cidade portuária ou negociar com outras localidades seu preço, que, não raro, chegava a custos elevadíssimos.

Ainda que tenhamos poucas informações, sabemos que a vila estava integrada na dinâmica local que ligava os pequenos portos da capitania de São Paulo – Paranaguá, Cananéia, Iguape - a seu principal. No ano de 1808, por exemplo, 5 embarcações saíram de Santos com destino à Cananéia para levar e carregar mercadorias, número considerável, mas ainda menor se o compararmos com as 15 embarcações que aportaram em Paranaguá.³³

Mais completas são as informações que dispomos sobre Iguape, situada mais ao norte, onde também se localizava outro porto continental.³⁴ Geograficamente mais próxima a

³² Gilvan Leite de Oliveira. *Op. Cit.*, p. 140.

³³ *Ibidem*, p. 169.

³⁴ Neste trabalho, endossamos a classificação dos portos marítimos sugerida pelo historiador Thiago Alves Dias, em sua pesquisa de doutorado sobre a região norte do Estado do Brasil. Segundo ele, há três tipos: os portos continentais, atlânticos e globais. Em seu dizer, “No século XVIII, com o adensamento do comércio sertanejo, aproveitaram-se os braços dos rios que adentravam o interior do continente, formando no litoral outros pequenos portos do sertão, transportando drogas, couros e algodão aos portos de marítimos. Esses pequenos portos, onde partiam ou chegavam embarcações pequenas e médias, convencionamos como *Portos Continentais* (...) Diferente do regime de portos únicos implantado desde no início do século XVI na América espanhola, permitindo o funcionamento e a natureza do sistema colonial e garantindo o tráfico ultramarino nas mãos do grupo mercantil castelhano a partir de Sevilha e dos negócios da Casa de lá Contratação, o que convencionamos de regime de portos atlânticos passa a figurar na América portuguesa noutro contexto. Ao passo que se consolidavam as frotas, firmava-se o escoamento por terra, rios e cabotagem marítima dos portos continentais aos portos atlânticos em que as frotas aportavam, sendo o porto de Recife o ancoradouro das frotas do Norte do Estado do Brasil (...) O *Porto Global* de Lisboa, por exemplo, possuía rotas de navegação com diversas partes do mundo, desde o Atlântico ao Pacífico (...) Como já havia sido discutido por John Russel- Wood, defendemos que o status de cada porto ‘*exerceria algum impacto sobre sua administração e sociedade*’, desde a própria praça mercantil a que estava o porto conjugada, até mesmo *hinterland* a que o porto estava relacionada”. Ao transpormos o conceito, acreditamos que os portos menores de Paranaguá, Cananéia e Iguape podem ser enquadrados na categoria de portos continentais, enquanto Santos consistiria no porto atlântico do território

Santos, as suas trocas mercantis parecem ter sido mais intensas e diversificadas. A análise da composição da pauta de exportação da “vila do arroz” pode auxiliar-nos, inclusive, a melhor compreender as suas relações com Cananéia, incrementando o rol de informações que dispomos sobre essa última localidade.

Tabela 18 – Produção, consumo e exportação em Iguape (1798)

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
LOUÇAS	100	50	50
TABACO (em arrobas)	200	150	50
ARROZ SOCADO (em alqueires)	10.200	200	10.000
ARROZ EM CASCA (em alqueires)	1.070	0	1.070
FEIJÃO (em alqueires)	420	300	120
CAFÉ (em arrobas)	50	0	50
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	5.500	2.300	3.200
AGUARDENTE (em pipas)	5	5	0
TABOADOS (em dúzias)	300	200	100

Fonte: “Maços de População da vila de Iguape”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Iguape, vila desde 1577, situava-se no Vale do Ribeira, região na qual a busca e exploração de ouro de aluvião nos cursos d’água exerceram papel crucial na ocupação do interior do vale. As descobertas de ouro nas Gerais e em Cuiabá estimularam o êxodo de uma parcela desses mineradores, ainda que tenham se mantido alguns núcleos de exploração isolados, como no caso de Xiririca (hoje Eldorado) e Apiaí.³⁵ De qualquer maneira, no caso de Iguape, parece que até as vésperas da restauração de São Paulo, o quadro de sua economia não era muito animador para os comerciantes, já que, segundo Agnaldo Valentim, em estudo sobre a produção “a civilização do arroz”, “os rendimentos da Câmara derivavam dos impostos sobre bens adquiridos em outras regiões e comercializados no Vale”.³⁶

Nesse momento, o arroz começou a ser cultivado na colônia. Na verdade, até 1766, a cultura desenvolvida no Brasil era a do arroz vermelho, a partir de quando passou a ser substituída pela do arroz branco. A produção deste “moderno” alimento alastrara-se pela América Portuguesa e, na virada do século XVIII para o XIX, ele aparecia na pauta de

paulista, não obstante o fato de o porto do Rio seguir tendo, até meados do século XIX, maior dinamismo comercial que o de Santos, que apresentava função importante no escoamento da produção de serra-acima, mais até do que no escoamento da produção litorânea. Cf. Thiago Alves Dias. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710- c. 1780)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017 (tese de doutorado).

³⁵ Agnaldo Valentim. *Uma civilização do arroz. Agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2006 (tese de Doutorado), p. 10.

³⁶ *Ibidem*.

exportação de diversos portos. No Rio de Janeiro, estava em sétimo lugar, no Maranhão, em segundo, em terceiro no Pará e em sexto lugar no porto de Santos.³⁷ No conjunto de todos os produtos, a posição ocupada pelo arroz era a de quinto lugar, o que representava 4% do valor total exportado e sendo que o seu principal destino era a metrópole portuguesa.

A produção em Iguape, como se pode observar na tabela 18, era bem variada no final do Setecentos, com destaque à a farinha de mandioca e, sobretudo, ao arroz. Os 10.000 alqueires exportados totalizavam cerca de 241 toneladas de arroz remetidas tanto para Cananéia, quanto para Santos e também para o Rio de Janeiro. Para o porto paulista, mais de 9 contos de réis foram exportados em 1798, enquanto para o Rio, as remessas totalizaram 4:860\$000; já para a vizinha Cananéia, tímidos 266\$800.³⁸ No ano seguinte, os níveis de produção mantiveram-se num padrão semelhante, de maneira que o arroz ainda se sobressaía em relação aos outros mantimentos.

Tabela 19 - Produção, consumo e exportação em Iguape (1799)

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
LOUÇAS	120	60	60
TABACO (em arrobas)	180	100	80
ARROZ PILADO (em alqueires)	8.000	100	7.900
ARROZ EM CASCA (em alqueires)	500	0	500
FEIJÃO (em alqueires)	300	200	100
CAFÉ (em arrobas)	40	0	40
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	3.000	2.000	1.000
AGUARDENTE (em pipas)	6	6	0
TABOADOS (em dúzias)	200	100	100

Fonte: “Maços de População da vila de Iguape”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo

Nesse ano, a tendência de exportação manteve-se, mas, em valores, exportou-se mais ao Rio de Janeiro do que a Santos e Cananéia. Para o porto carioca, foram 5:637\$000 em produtos; para a segunda localidade, 2:636\$000 e para a vila vizinha, 303\$000.³⁹ Nesse sentido, ainda que Iguape se localizasse na região sul do litoral de São Paulo, suas relações comerciais com a capitania fluminense eram intensas, pelo menos no período de liberdade comercial, que vigorava à época referida, quando do governo de Castro e Mendonça.

³⁷ *Ibidem*, p. 12.

³⁸ Fonte: “Maços de População da vila de Iguape”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

³⁹ Fonte: *Ibidem*.

As proibições que seriam impostas no governo de Franca e Horta, que visavam à concentração das exportações pelo porto de Santos, não obstante o fato de terem sido revogadas apenas em 1807, não mudaram substancialmente os destinos dos produtos enviados pela vila. Valentim indicou, assim, que, em 1799, Iguape e Cananéia respondiam por 40% do arroz remetido ao Rio de Janeiro (7.318 dos 18.045 alqueires). Em 1813, as duas vilas participavam com 33% da quantidade enviada ao Rio e, em 1821, 69% (18.885 dos 31.099 alqueires). Além disso, em 1797, seis embarcações partiram das duas vilas com destino ao porto do Rio, número que se manteve constante até 1813, com o registro de 15 navios, cifra média observada até 1822.⁴⁰ Se as medidas de Lorena e Franca e Horta tiveram impactos negativos para os comerciantes das vilas que comercializavam com o Rio de Janeiro, parece que não foram capazes de conter o dinamismo no período como um todo.⁴¹

Em 1803, das 15 saídas do porto de Iguape, cinco destinavam-se a Santos, com carga variada de arroz, farinha, milho, madeiras e feijão. Já ao Rio, foram quatro saídas com carga composta principalmente de arroz e madeiras. Já as entradas de embarcações totalizavam nove registros, sendo cinco que provinham do Rio e portando carne seca, toucinho, sal e algodão de Santos de Santos e Santa Catarina, além de aguardente, toucinho, farinha de trigo e congonha importados de Paranaguá, Apiaí e Paranapanema.⁴²

As exportações de Iguape também seriam afetadas pela abertura dos portos em 1808, quando Santos perderia “a primazia do comércio iguapense, com 5 embarcações” que transportavam taboados, café, farinha e milho (totalizando 4:319\$325) contra 7 navios com destino ao Rio, que levavam principalmente arroz, comércio cujo total em réis de transações chegaram a 13:768\$792.⁴³ Entre 1809 e 1822, essa diferença entre o número de embarcações rumo a Santos e Rio de Janeiro aumentaria ainda mais (em 1812, 15 embarcações saíram para o Rio e 2 para Santos; em 1817, 17 para o primeiro e 4 para o segundo). De qualquer maneira, a tendência de abastecimento dessas cargas com o principal produto da região, o arroz, manteve-se firme, bem como o comércio de variadas mercadorias com o porto de Santos (quadro 2), ainda que em menor escala em relação ao porto fluminense.

⁴⁰ Agnaldo Valentim. *Op. Cit.*, p. 13. O autor reproduz os dados de Larissa Brown. Cf: Larissa Virginia Brown. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822*. University of Virginia, 1986 (Tese de doutorado).

⁴¹ Francisco Vidal Luna. “São Paulo: atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829)”. *Estudos Econômicos*. São Paulo: IPE-USP, v. 28, n. 1, pp. 99-169, jan/mar. 1998.

⁴² Agnaldo Valentim. *Op. Cit.*, p. 25.

⁴³ Fonte: “Maços de População da vila de Iguape”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo e Agnaldo Valentim, *Op. Cit.*, p. 26.

Quadro 2 – Variedade de produtos importados por Santos de Iguape (1808-1821)

<p>Alimentos 1. Arroz (em casca e pilado) 2. Café</p> <p>Couros 3. Couros</p> <p>Manufaturas 4. Cal 5. Cal 6. Eixos de moenda</p>	<p>7. Panelas de barro 8. Louça da terra 9. Paus de mesa para socar arroz</p> <p>Madeiras 10. Congonha 11. Tabuado de canela 12. Tabuados 13. Tábuas 14. Tábuas de canela 15. Tábuas de lancha</p>	<p>Drogas 16. Fumo da ilha 17. Mate</p> <p>Outros 18. Barrio vazio 19. Cascos de pipa 20. Estopa da terra 21. Pipas vazias 22. Várias cargas</p>
--	---	--

Fonte: Gilvan Leite de Oliveira. *A todo pano: contribuição para o estudo do processo...* (Op. Cit.), p. 150.

O porto de Iguape, com sua importância regional, perdia, em termos de movimentação, apenas para o de Santos, onde cerca de 33% dos domicílios escravistas ocupavam-se de funções agrícolas e mais da metade dos cativos trabalhava nesse setor em 1775. Os principais produtos lá produzidos eram aguardente, café, arroz e farinha de mandioca. Em termos quantitativos, contudo, a produção era muito baixa. Por exemplo, o auge produtivo de arroz santista foi em 1818, ano em que produziu 7.257 alqueires. Iguape, nove anos antes, já produzira mais do dobro, 16.425 alqueires. A mesma situação aplicava-se à aguardente: 15.928 medidas foram produzidas em 1818, sendo que, em São Sebastião, importante produtora do gênero na capitania, produzia-se, três anos depois, cerca de 44.800 medidas.⁴⁴ Nesse diapasão, segundo Ricardo di Carlo, a vocação agrícola de Santos “nunca existiu”. Isso deveu-se ao fato de as condições naturais da região onde se instalara a vila não terem favorecido a instalação de culturas agrícolas graças ao “clima quente, os terrenos alagados e a qualidade do solo”.⁴⁵

Percebemos, a partir da observação dos dados da tabela 20, que, em fins do século XVIII, Santos exportava pouco mais de 5 contos de réis, valor muito inferior ao de Iguape, por exemplo, que, no mesmo ano, exportava 15 contos. 18 anos depois, em 1816, o valor realmente havia aumentado: enviava-se 8:009\$920 em mercadorias, mas a cifra, em termos relativos, era ainda pequena: no mesmo ano, de Paranaguá, saíam 31:098\$310 em artigos agrícolas diversos (toucinho, arroz, farinha de trigo, feijão, couros, café e taboados).⁴⁶

⁴⁴ Ricardo Felipe Di Carlo. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. São Paulo: FFLCH/USP, 2011 (Dissertação de mestrado), pp. 44-45.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 45.

⁴⁶ Cf. “Maços de População da vila de Paranaguá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo; : “Maços de População da vila de Iguape”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Tabela 20- Preços e montantes das 4 principais produções agrícolas de Santos, 1798-1819

		1798		1816
	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>
Aguardente			\$240	1:936\$080
Café	2\$880	691\$200	1\$600	377\$600
Arroz			\$640	2:682\$240
Farinha de mandioca			\$800	2:832\$800
Outros				181\$200
Total		5:059\$200		8:009\$920

		1817		1819
	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>
Aguardente	\$200	2:262\$400	\$200	3:185\$600
Café	1\$600	228\$800	1\$920	203\$520
Arroz	\$800	3:808\$800	\$960	6:966\$720
Farinha de mandioca	\$800	5:048\$800	\$960	5:672\$640
Outros		234\$880		36\$000
Total		11:583\$680		16:215\$680

Fonte: Ricardo Felipe Di Carlo. *Exportar e abastecer: população...* (Op. Cit.), p. 46.

Nos Mapas de População da vila de Santos, as informações são ainda mais limitadas. Apenas para o ano de 1798, por exemplo, como já apontara Di Carlo, encontramos, além dos gêneros já mencionados, a referência à produção de açúcar, de couros secos, de goma, madeiras, azeite de baleia e peixe seco. O azeite de baleia era, em realidade, o produto típico da Armação de Bertioga e não desapareceu no período, bem como a produção de madeira, importante para as caixas de embarque do açúcar e demais produtos, atividade sempre requisitada para os reparos em navios. Quanto à produção pesqueira, era uma das bases da alimentação de qualquer vila litorânea.⁴⁷

De qualquer forma, além das limitações das fontes, sabemos que a área agrícola se desenvolveu menos em Santos do que nas outras vilas paulistas à época. Santos, portanto, “talvez tivesse um descompasso menor do setor agrário em relação ao restante de São Paulo, principalmente no percentual de escravos, antes do último quartel do século XVIII”. A partir desse momento, e da expansão das atividades comerciais impulsionadas pelo açúcar, “a feição portuária abre muito espaço para o comércio, embora alguns escravistas tivessem investido em certa produção agrícola no início do século XIX”. O “boom” da economia paulista gerou,

⁴⁷ Ricardo Felipe Di Carlo. *Op. Cit.*, p. 49.

assim, a especialização da vila santista em áreas com atividades urbanas relacionadas ao comércio portuário em ascensão, ligado à dinâmica do “exportar e abastecer”.⁴⁸

As atividades mercantis que ocupavam a vila de Santos eram, portanto, de natureza diversa da maioria das vilas paulistas àquela época. Para Gilvan Leite, São Paulo, entre o final do século XVIII e o começo do XIX, requeria “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”.⁴⁹ Tornou-se, portanto, entreposto comercial importante na capitania. O setor mercantil destacou-se como o campo econômico que mais propiciava acumulação de capitais na vila, riqueza essa que era medida pela quantidade de escravos atuantes. Apesar disso, esse índice não consistiu no único que podia demonstrar acumulação de renda entre os comerciantes.⁵⁰

O papel da vila santista foi fundamental não só para o mercado regional e para os portos menores da capitania, como Paranaguá, Iguape e Cananéia, mas também porque era pelo seu porto que se enviavam os mantimentos e mercadorias a Portugal. Nesse comércio de exportação, ganhavam notoriedade as mercadorias produzidas na região litorânea, ainda que em menor escala, mas também as que provinham de outras partes da capitania, notadamente na região de serra acima, nas áreas do planalto e do interior, como discutiremos adiante. Para que exemplifiquemos esse cenário, devemos atentar à variedade de produtos exportados para Lisboa pelo porto de Santos entre 1788 e 1819. Destacavam-se artigos como açúcar, branco mascavado e redondo; arroz; banha de porco; café; carne; farinha de mandioca; mel; melaço; toucinho; atanados; couros, em cabelo, crus, salgados e secos; sebo; vaquetas; madeiras; algodão; aguardente; azeites; anil; quinta; lã; miudezas; goma; barbatana; salitre; pipas, entre outros.⁵¹

Em linhas gerais, essas eram as características da economia da região da marinha sul da capitania de São Paulo. Santos e seu porto eram importantes para o comércio de

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 39-40.

⁴⁹ Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 96.

⁵⁰ Ricardo Felipe Di Carlo. *Op. Cit.*, p. 84.

⁵¹ Destaque-se o importante trabalho de Gilvan Leite de Oliveira. Segundo ele, em sua pesquisa sobre a vila de Santos naquele momento, “De início, chama-nos a atenção a 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. Acrescenta-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 de itens para o funcionamento do segundo, mas sem a demanda deste, é possível que o comércio de cabotagem não se desenvolvesse com tanta amplitude.” Cf. Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 143.

cabotagem, necessário para o abastecimento da população local e da própria capitania, e para a redistribuição de mercadorias importadas do Reino para outros portos menores. Do Rio Grande e Porto Alegre, Santos recebia produtos de couro; de Iguape e Paranaguá, chegavam as madeiras, importantes para a metrópole. Já a farinha de mandioca era proveniente de Paranaguá e Cananéia. O incremento econômico paulista e o comércio ultramarino davam novo fôlego à grande rede de relações comerciais, que vinham se conformando desde o fim do Seiscentos, entre Santos e os portos menores da costa.⁵²

Apesar desse processo, que envolvia as trocas comerciais entre Santos e as vilas litorâneas ao sul de São Paulo, havia importantes conexões com a área norte da marinha e com a região de serra acima, o que fazia de Santos o ponto de convergência de todos os “espaços econômicos” paulistas. Devemos apontar, entretanto, que, dentro das complexas relações que se estabeleceram nos governos de Lorena, Castro e Mendonça e Franca e Horta, sempre persistiu o problema da comunicação entre as vilas do litoral norte e do Vale do Paraíba e a praça de Santos. Se, como vimos, as vilas do Sul também mantinham algum comércio com o Rio de Janeiro, sabemos que as relações daqueles dois espaços se deram, em maior medida, com a capitania fluminense e seu porto em detrimento de São Paulo e Santos. Por essa razão, optamos por analisar Santos de maneira mais próxima à dinâmica de comércio do litoral sul e, como veremos, da região do planalto e do interior.

II. *O litoral norte da capitania*

Na região setentrional do litoral de São Paulo, duas vilas destacaram-se por sua produção de mantimentos: São Sebastião e Ubatuba. Como já apontara Maria Thereza Petrone, na década de 1960, o litoral ao norte de Santos apresentava aspecto completamente diverso daquele da parte sul da marinha paulista. Segundo ela, “foi, sem dúvida, muito mais povoado e tinha, apesar de tudo, uma economia bem mais florescente”.⁵³ A análise dos dados contidos nos Maços de População, que, é verdade, são um tanto irregulares para essas duas vilas, ajuda-nos a compreender o perfil econômico dessas duas localidades. Já nos referimos às contendas entre os produtores e os governadores, dependendo do período de governo e da política escolhida em relação ao escoamento produtivo via porto de Santos. De qualquer modo, o fato é que, por volta de 1798, ambas as vilas eram centros importantes de cultivo da cana e de comércio açucareiro, bem como de produção de víveres.

⁵² Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 144.

⁵³ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... (Op. Cit.)*, p. 27.

São Sebastião, vila desde 1636, apresentava produção agrícola variada, mas o grande produto de destaque em sua pauta produtiva e exportadora, como percebemos da observação da tabela 21, era o açúcar.

Tabela 21 – Produção, consumo e exportação da vila de São Sebastião em 1798

GÊNEROS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em quintais)	102	102	0
AÇÚCAR (em quintais)	5.652	25	5.627
TABACO (em quintais)	129	64	65
ARROZ (em alqueires)	562	419	150
ANIL (em quintais)	119	0	119
CAFÉ (em quintais)	6,5	6,5	0
MILHO (em alqueires)	196	196	0
FEIJÃO (em alqueires)	1573	1573	0
AGUARDENTE (em pipas)	237	11	226
FARINHA (em alqueires)	26804	26380	424

Fonte: “Maços de População da vila de São Sebastião”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

No referido ano, São Sebastião exportou 22.508 arrobas de açúcar⁵⁴, quantidade que foi, integralmente, remetida ao porto do Rio de Janeiro. Ora, durante o ano de 1798, vigoravam ainda, até 22 de novembro, as restrições ao livre comércio, impostas pelo governo de Lorena. A produção que sairia da vila rumo ao porto fluminense provavelmente fora enviada, portanto, no fim daquele ano; ou, muito provavelmente, teria sido exportada ilegalmente, ao menos em parte, até setembro, quando parte da safra de São Sebastião foi liberada por Castro e Mendonça.

Tendo em conta que o preço médio da arroba de açúcar nesse ano foi de 2.400 réis⁵⁵, chegamos ao montante de 54:019\$200⁵⁶ negociados na praça do Rio de Janeiro, valor este que, além de altíssimo, provinha apenas do comércio do açúcar. Explica-se, assim, tanto a preocupação dos produtores quanto a dos governadores que tentaram centralizar em Santos essas relações mercantis: eram altas somas, que, provavelmente, seriam menores se fossem negociadas no porto paulista.

⁵⁴ Uma arroba correspondia à quarta parte de um quintal. Optamos por manter as medidas utilizadas na documentação original, efetuando-se a conversão, sempre que necessária, para análise e comparação dos dados.

⁵⁵ Fonte: “Maços de População da vila de São Sebastião”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁵⁶ O cálculo foi feito multiplicando o número de quintais produzidos por 4, chegando-se, assim à quantia de arrobas. Em seguida, multiplicamos essa quantia pelo preço médio, discriminado na documentação. Na tabela original, os valores constam em cruzados e, por meio da relação de 1 cruzado = 400 réis, identificamos a correspondência dos valores apontados.

Não só o açúcar foi enviado ao Rio de Janeiro naquele ano. O anil e uma parte da produção de aguardente de cana também o foram. Para Santos, foram, portanto, o tabaco, a aguardente, o arroz e a farinha. A quantia negociada, todavia, foi mais de oito vezes menor, por volta de 6:744\$800 réis.

No ano seguinte, esse fenômeno tendeu a repetir-se. Das 20.408 arrobas de açúcar exportadas, 100% foram comercializadas no Rio de Janeiro. O preço médio da arroba, contudo, caiu expressivamente em 1799, chegando a 1.000 réis a arroba.⁵⁷ Assim, o montante negociado deve ter sido por volta de 20 contos de réis (20:408\$000). O pouco café produzido – 32 arrobas – também foi levado ao Rio. Já a farinha, o tabaco, o arroz e a aguardente seguiram para Santos.

Tabela 22 – Produção, consumo e exportação de São Sebastião em 1799

GÊNEROS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em quintais)	131	131	0
AÇÚCAR (em quintais)	5.162	60	5.102
TABACO (em quintais)	130	5	125
ARROZ (em alqueires)	684	604	80
CAFÉ (em quintais)	9	1	8
MILHO (em alqueires)	220	220	0
FEIJÃO (em alqueires)	1297	1097	200
AGUARDENTE (em pipas)	205	25	182
FARINHA (em alqueires)	25472	23428	2050

Fonte: “Maços de População da vila de São Sebastião”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Os mantimentos, ainda por sua pouca quantidade, seguiam à vila santista, que, como apontamos, desempenhava importante papel de centro comercial e redistribuidor de mercadorias em São Paulo. Nesse sentido, eles provavelmente eram destinados ao consumo da população local e ao suprimento das tropas militares, ainda porque a chamada “farinha de guerra” era um dos gêneros de cultivo mais importantes de São Sebastião, no rol de produtos que existia na pauta produtiva para além do açúcar. A exceção deve ser feita para o caso da aguardente de cana, bebida que a vila era importante produtora. Em 1798, produzira 95.824 litros e, no ano subsequente, 77.128 litros.⁵⁸ Parte dessa produção foi, certamente, enviada a

⁵⁷ Não se sabe ao certo o motivo dessa queda no preço médio do açúcar. Identificamos, porém, que o preço dos outros produtos se manteve estável. O anil, por exemplo, manteve-se por volta de 9.000 réis a arroba e, curiosamente, também a aguardente não teve seu preço alterado, que, nos dois anos, esteve por volta de 30.000 réis a pipa.

⁵⁸ Trabalhamos com a equivalência de 1 pipa = 424 L. Cf. Roberto Simonsen. *História Econômica do Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1977, pp. 462-463.

Portugal, como evidenciamos anteriormente na pauta de produtos remetidos a Lisboa entre os anos de 1788 e 1819.

Durante as duas primeiras décadas do século XIX, a vila de São Sebastião manteve-se como importante produtora de açúcar e, em menor escala, de aguardente, do litoral norte paulista.⁵⁹ Em relação aos anos finais da década 1790, a documentação aponta-nos que a produção caiu sensivelmente, mas ainda continuou expressiva. Segundo Ramón Fernández, “a produção de açúcar conheceu (...) seu pico no ano de 1798, máximo ao qual não voltaria.” Nesse sentido, “o pico inicial da Velha São Sebastião foi sucedido por uma abrupta queda no ano de 1801, antes portanto das proibições de Franca e Horta”.⁶⁰ Também deve ser apontada a constante presença da produção de café, que, apesar da baixa quantidade, não desapareceu.

Tabela 23- Produção de açúcar, aguardente e café em São Sebastião (1801-1821)

ANO	AÇÚCAR (em arrobas)	AGUARDENTE (em pipas)	CAFÉ (em arrobas)
1801	7.416	203	13
1803	7.576	158,6	41
1805	5.920	146	50
1808	2.679	74	114
1810	2.441	68,4	24
1813	2.762	117,5	80
1815	6.304	130,7	28
1817	4.664	98,4	44
1821	5.982	249,2	289

Fonte: “Maços de População da vila de São Sebastião”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo e Ramón Vicente García Fernández. *Transformações Econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. São Paulo: FEA/USP, 1992 (tese de doutorado), pp. 170-171.

É notável a brusca queda da produção entre os anos 1805 e 1808, cuja justificativa não se relaciona a algum fator externo determinante ou de mudança no sistema produtivo. A explicação para o decréscimo dos valores reside no fato de que, em 1806, a Ilha de São Sebastião foi desmembrada da vila homônima, tendo dado origem à Vila Bela da Princesa

⁵⁹ Ramón Fernández chamou atenção para o fato de que, em São Sebastião, era grande a presença de agricultores que plantavam cana sem serem proprietários de engenhos. Segundo ele, “dedicavam-se a essa atividade como ocupação principal, em 1798, 65,4% dos proprietários e 48,1% dos não proprietários de escravos na agricultura (...) Em geral, estes proprietários podem ser definidos como pequenos (...) Todavia, a participação neste setor dos escravos no auge de sua capacidade produtiva é maior do que a registrada entre os agricultores voltados às aqui denominadas ‘outras lavouras’, 55,9% para estes e 60,2% para aqueles (...)”. Nesse sentido, Fernández destacou que, fossem ou não escravistas, estes lavradores de cana não receberam o destaque merecido em boa parte da literatura sobre a economia paulista, já que em Itu, também ocorria o mesmo fenômeno (o que, aliás, fora já destacado por Petrone, como indicamos no capítulo 02). Cf: Ramón Vicente García Fernández. *Transformações Econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. São Paulo: FEA/USP, 1992 (tese de doutorado), pp. 194-214.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 179.

(atual Ilhabela). Por isso, optamos por somar os valores das duas localidades até 1805 e, a partir desse ano, separamos os montantes totais para as duas vilas.

Como se depreende da análise da tabela 24, a produtividade em Vila Bela era alta, notadamente na produção de aguardente. Entre 1808 e 1820, a média anual foi de 245,7 pipas fabricadas da bebida, o que equivalia a cerca de 104 mil litros. Não dispomos de informações acerca do destino dessa produção, mas acreditamos que, muito provavelmente, ela seguia à capitania do Rio de Janeiro, uma vez que, em 1815, temos registro de apenas três pipas de aguardente importadas por Santos de Vila Bela e, no ano seguinte, duas. Parece razoável, assim, supor que era remetida a Parati ou à capital fluminense.

Tabela 24- Produção de açúcar, aguardente e café em Vila Bela (1808-1820)

ANO	AÇÚCAR (em arrobas)	AGUARDENTE (em pipas)	CAFÉ (arrobas)
1808	4.980	144,5	90
1810	2.787	199,3	29
1813	2.522	311,1	24
1815	3.178	219,5	18
1817	1.219	134,3	31
1820	5.526	466	692

Fonte: Ramón Vicente García Fernández. *Transformações Econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. São Paulo: FEA/USP, 1992 (tese de doutorado), pp. 170-171.

De qualquer forma, a queda da produção, a partir de 1801, estabeleceu um novo patamar para as vilas do litoral norte, já que, daquele momento sucedeu-se um período de estabilidade na quantidade fabricada, o que duraria até 1813 para São Sebastião e até 1808 para Vila Bela. Assim sendo, deve-se indicar que a Abertura dos Portos, no dizer de Fernández, “não foi uma determinante essencial para explicar as oscilações da lavoura canavieira nestas vilas”, haja visto que, em 1810, a quantidade de açúcar fabricado em Vila Bela caiu quase pela metade.⁶¹

Por fim, no que se refere à produção de aguardente, o ano de 1820 representa o auge da fabricação desse gênero naquelas localidades. A atividade vinha atravessando seu melhor período, tendo as quantidades totais produzidas sido muito mais elevadas do que nas décadas anteriores. Assim sendo, se a aguardente era produto importante no âmbito do tráfico de escravos, seu consumo esteve mais orientado para o mercado interno, o que explica esse incremento observado no período em que a Corte esteve no Rio de Janeiro, aumento ainda maior do que no período de liberdade comercial vigente no governo de Melo e Castro.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 180-181.

Em suma, as vilas de São Sebastião e, depois de 1806, também Vila Bela, apresentaram produção variada de mantimentos, mas com clara predominância do açúcar e da aguardente em sua pauta exportadora. Não se deve ignorar, outrossim, a presença recorrente e incipiente da produção cafeeira, concomitantemente ao cultivo de gêneros agrícolas como a farinha e o arroz. Esses artigos eram importantes no comércio com Santos, muito menos expressivo, em quantias monetárias, se o compararmos com as relações mercantis estabelecidas na praça do Rio de Janeiro, localidade que tendeu a ser, sempre que possível, a rota de escoamento da produção do litoral norte.

Para que se complete a análise dessa região da capitania de São Paulo, há que se analisar outra localidade, de fundamental importância: Ubatuba. A vila também apresentava produção agrícola muito diversa, produzindo gêneros como farinha, arroz, café, açúcar, feijão, milho, mas sua exportação era menor em relação a das outras vilas do litoral norte.

Tabela 25- Produção, consumo e exportação em Ubatuba no ano de 1798

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
FARINHA (alqueires)	11.748	10.158	1.590
ARROZ (alqueires)	544	284	260
ANIL (quintais)	20	0	20
CAFÉ (quintais)	25	0	25
GOMA (alqueires)	20	0	20
PEIXE (centos)	14.300	4.300	10.000
AÇÚCAR BRANCO (arrobas)	171	-	31
AÇÚCAR MASCADO (arrobas)	20	-	11
TABOADOS (dúzias)	27	0	27
FUMO (arrobas)	64	0	64
AGUARDENTE (pipas)	28		0
FEIJÃO (alqueires)	321	321	0
MILHO (alqueires)	115	115	0
ALGODÃO (arrobas)	55	55	0

Fonte: “Maços de População da vila de Ubatuba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Os dados indicam que, na maioria dos anos, não houve produção açucareira, ainda que a de aguardente tenha se mantido recorrente, o que sugere que os produtores locais tenham se especializado no fabrico da bebida. Os outros mantimentos, por sua vez, estiveram presentes nas tabelas das listas nominativas durante todo o período analisado. Não obstante essa variedade de culturas, dada a baixa quantia produzida de muitos desses produtos, como no caso do feijão, do milho e do algodão, parece que, ainda em fins do século XVIII, Ubatuba produzia para o consumo local de seus habitantes.

Essa situação, contudo, não se repete a partir do ano seguinte. Os gêneros elencados foram comercializados em diversas praças. Em 1799, a vila enviava ao Rio de Janeiro parte de sua produção de farinha, feijão, arroz, milho, goma, anil, café, peixes e fumos. Para Santos, seguia também farinha, feijão, goma, peixes e aguardente, porém em muito menor quantidade. A São Sebastião seguia um pouco de farinha e café, taboados e peixes, enquanto para Parati era remetido quase nenhum produto, com exceção do arroz e do milho. Sabemos que o total negociado dessas mercadorias foi de 3:507\$910, montante visivelmente inferior ao das outras localidades.

Tabela 26- Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1799

GÊNEROS EXPORTADOS	Rio de Janeiro	Santos	S. Sebastião	Parati
FARINHA (alqueires)	1.411	926	243	-
FEIJÃO (alqueires)	16	5	-	-
ARROZ (alqueires)	812	-	-	100
MILHO (alqueires)	20	-	-	14
GOMA (alqueires)	286	6	-	-
ANIL (arrobas)	ilegível	-	-	-
CAFÉ (arrobas)	268	6	14	-
PEIXES (centos)	500	17.225	22.650	
AGUARDENTE (pipas)	-	ilegível	-	-
FUMOS (arrobas)	128			
TABOADOS (dúzias)	-	-	22	-

Fonte: “Maços de População da vila de Ubatuba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Durante o período de liberdade comercial, esse padrão se reproduziu. Em 1801, enviava-se ao Rio farinha, anil, peixes e café; a Santos, farinha, arroz, aguardente e goma. Notemos que a farinha, que, nesse ano teve apenas 40 alqueires enviados ao Rio, enquanto 727 seguiam para Santos, era artigo constantemente exportado à vila santista em quase todos os casos das vilas litorâneas graças às razões que já expusemos. Também o comércio com S. Sebastião e Paraty se manteve, mesmo que fosse muito diminuto na comparação com as outras duas vilas portuárias.

Dois anos mais tarde, portanto em 1803, a proibição de se comercializar as mercadorias fora de Santos voltaria a vigorar, devido ao decreto de Franca e Horta, e os resultados práticos são nítidos na documentação, como podemos observar na tabela 27. Mesmo assim, é curioso que tenha se mantido ainda alguma exportação ao Rio de Janeiro, o que pode ser devido à proibição que seria imposta em junho daquele ano. Além disso, a aguardente produzida em Ubatuba, nos anos de 1798 a 1803, teve preço médio de cerca de

30,2 mil réis a pipa, valor similar ao de São Sebastião, que, em 1799, tinha a bebida negociada em Santos a 30 mil réis a pipa.⁶²

Tabela 27- Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1803

GÊNEROS EXPORTADOS	Rio de Janeiro	Santos	S. Sebastião	R. Grande do Sul
AGUARDENTE (pipas)	13	11	-	10
FARINHA (alqueires)	40	1.499	95	-
CAFÉ (arrobas)	31	341	55	-
ARROZ (alqueires)	245	107	-	-
ANIL (arrobas)	582	247	-	-
PEIXES (centos)	-	36.450	2.000	-
GOMA (alqueires)	6	-	-	-

Fonte: “Maços de População da vila de Ubatuba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

No ano de 1805, os efeitos da proibição são ainda mais visíveis. Todos os artigos agrícolas foram remetidos à vila de Santos: 46 pipas de aguardente, 2.753 alqueires de farinha, 97 alqueires de goma, 1.044 alqueires de arroz, 660 arrobas de café, 51 arrobas de anil, além de peixes. Ao Rio de Janeiro, apenas uma pequena quantidade de peixes foi enviada. Por isso, nesse ano, negociaram-se mais de 5 contos de réis (5:400\$000) na vila santista e apenas 56 mil réis na cidade fluminense.

Ao longo da década e até o começo dos anos 1820, o café foi adquirindo importante posição nas produções ubatubenses, tendo deslanchado no período imediatamente posterior à Independência. Também o anil parece ter tido grande importância em Ubatuba, já que lá a cana nunca chegou a ter o destaque das outras duas vilas do litoral norte. O artigo, entretanto, teve sua produção interrompida a partir de 1810, o que se justificava pelo fato de o seu cultivo ter sido estimulado desde a época do vice-reinado do Marquês de Lavradio, quando os produtores foram beneficiados pelos conflitos que desorganizaram a produção haitiana. Esse processo propiciou, destarte, o incremento produtivo ao longo dos anos 1790 e 1800, mas já pelo ano de 1810, a produção seria desprezível.⁶³

A produção para o comércio da farinha de mandioca também continuou relevante, ainda que grande quantidade fosse para consumo local. As suas exportações, ao lado da

⁶² Fonte: “Maços de População da vila de Ubatuba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁶³ Oscar Holme. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. São Paulo: FFLCH/USP, 1971 (tese de doutorado), pp. 53-60.

aguardente e, posteriormente, da cafeeira, foram o carro-chefe da economia da vila de Ubatuba. Quanto ao seu valor, foi o principal produto exportado em 1798, 1810, 1816 e 1818, tendo empatado com o café em 1820.⁶⁴ Entre 1810 e 1820, ademais, a comercialização dos produtos da vila teve relevância, em termos quantitativos, nas relações mercantis com o Rio de Janeiro, Santos e até mesmo com a Bahia. As tendências acima descritas podem ser verificadas na análise da tabela 28, a última de que dispomos para o período colonial.

Tabela 28 – Destino das exportações de Ubatuba em 1816, 1819 e 1820⁶⁵

	FARINHA (alqueires)	CAFÉ (arrobas)	ARROZ (alqueires)	AGUARD. (pipas)	PEIXES (centos)	AÇÚCAR (arrobas)
RIO DE JANEIRO						
1816	1.575	750	50	28	121.200	350
1819/1820	5.858	2.850	609	89,5	958	300
SANTOS						
1816	1.102	-	-	21	-	-
1819-1820	6.942	-	-	-	-	-
S. SEBASTIÃO						
1816	74	-	90	2	24.900	-
1819/1820	16	-	-	-	700	-
BAHIA						
1816	-	-	-	-	-	-
1819-1820	4.627	-	-	8	-	-

Fonte: “Maços de População da vila de Ubatuba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Completa-se, destarte, o quadro geral das vilas do segundo “espaço econômico”: o litoral norte. Pudemos perceber que, em todo o litoral, a vila de Santos era, sem dúvidas, a principal da *marinha* no período. Como apontou Gilvan Leite, se ela rivalizava em importância com São Sebastião e Ubatuba, também vilas portuárias, devemos notar que estas últimas *cumpriam funções econômicas* diversas da primeira. Estavam, assim, engajadas “na produção de gêneros agrícolas, enquanto Santos, apesar da existência da atividade rural em seu entorno, sempre esteve voltada para o comércio, o qual tinha no seu porto um importante viabilizador e mesmo sua razão de ser”.⁶⁶

Para que completemos nossa análise desse primeiro bloco, necessitamos ainda discutir algumas características de outra importante área da capitania de São Paulo, cujas relações de

⁶⁴ *Ibidem*, p. 75; Ramón Vicente García Fernández. *Transformações...* (Op. Cit.), pp 188-189.

⁶⁵ As medidas da farinha e do arroz foram contabilizadas em alqueires; da aguardente, em pipas; do açúcar e do café, em arrobas; e dos peixes em milheiras.

⁶⁶ Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 41.

comércio também se estabeleceram em grande medida com o Rio de Janeiro, desde o século XVIII: o Vale do Paraíba.

III. O Vale do Paraíba paulista

Não apenas ao Rio de Janeiro era ligada a parte norte do litoral paulista, mas também ao Vale do Paraíba, graças às estradas que conectavam as vilas litorâneas às da região do Vale. Essa área de São Paulo crescera desde meados do século XVIII, principalmente por sua proximidade com as capitanias fluminense e mineira. Em geral, sua agricultura esteve orientada principalmente para a produção de gêneros alimentícios até o fim do Setecentos. À época da restauração, em 1765, ali habitavam apenas 18% da população total da capitania, sendo que as maiores vilas eram Guaratinguetá e Taubaté.⁶⁷ Em nossa pesquisa, demos destaque para análise das vilas de Guaratinguetá, Lorena e Areias, Jacareí, Taubaté e Cunha, localidades importantes pontos de passagem para articular o comércio no espaço da capitania de São Paulo.

Mapa 8- Detalhe da região do Vale do Paraíba paulista no final do século XVIII

Fonte: Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da Sociedade...* (Op. Cit.), p. 35.

⁶⁷ Herbert Klein S. & Vidal Francisco Luna. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 48.

Saindo da Capital em direção ao Vale do Paraíba, passava-se por Mogi das Cruzes e atingia-se a primeira vila dessa importante região, já no século XVIII, da capitania. A vila, fundada em 1653, situava-se na porção sul do Vale, distanciando-se cerca de apenas 90 km da cidade de São Paulo. Dedicava-se, sobretudo, ao cultivo variados de produtos agrícolas para o mercado interno, seguindo a tendência da grande maioria das localidades paulistas, mas, em termos relativos, sua produção era pequena. Dentre os principais gêneros da terra lá cultivados, incluíam-se o feijão, o milho, o arroz, a cana-de-açúcar, o amendoim e o algodão, além do fabrico de rapadura, artigo que se destacava.

Por sua proximidade com a cidade paulista, a produção comercial da vila esteve mais diretamente relacionada com o suprimento da população local e da capital, apesar de haver registros que indiquem que parte da produção também era destinada ao Rio de Janeiro. Segundo Klein e Luna, Jacareí esteve principalmente ocupada com a produção do milho e do café, que, desde o início do Oitocentos, ganhou importância na vila. Segundo os estudiosos, “apesar do café, Jacareí permaneceu principalmente uma localidade produtora de gêneros alimentícios para o mercado interno. Os produtores de milho, por exemplo, possuíam uma grande parcela da força de trabalho escrava e em 1829 mais da metade desses produtores possuía cativos”.⁶⁸

O fenômeno diferencial que pôde ser observado na vila diz respeito ao fato de que os víveres eram produzidos pelos próprios cafeicultores. Parece ter ocorrido processo, assim, em que os produtores desses artigos agrícolas lentamente iniciaram seu papel na cafeicultura e, “enquanto seus cafeeiros amadureciam, continuaram a manter-se graças à comercialização de produtos tradicionais”. A mão de obra nessas lavouras de mantimentos, ademais, era predominantemente livre, visto que apenas 20% dos domicílios agrícolas possuíam escravos.⁶⁹

Em 1804, produziam-se 590 toneladas de milho, 673 canadas de aguardente de cana, 21 toneladas de algodão e 6.100 unidades de rapadura.⁷⁰ A produção de açúcar, por sua vez, era baixa, e o protagonismo do fabrico deste artigo seria desempenhado pelas vilas de outra região de serra acima, como já indicamos: o “quadrilátero do açúcar”.

Mais ao norte, no caminho para a divisa dos limites setentrionais paulistas com as capitanias do Rio e de Minas, chegava-se à vila de Taubaté, importante localidade na região

⁶⁸ *Ibidem*, p. 117.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 118.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 124. 1 tonelada = 33,08 alqueires, de modo que se produziam cerca de 19.517 alqueires de milho no referido ano. Já 1 pipa = 300 canadas, de modo que se produziam pouco mais de 2 pipas, o que representariam por volta de 850 litros de aguardente. Quanto ao algodão, haja visto que 1 arroba = 14, 688 kg, chegamos ao total de 1.430 arrobas produzidas naquele ano.

do Vale do Paraíba. Em 1799, possuía 14 engenhos de açúcar, mas a análise dos quadros presentes nas listas nominativas⁷¹ evidencia que sua pauta produtiva era bem diversificada.

Tabela 29 – Produção, consumo e exportação da vila de Taubaté em 1798

ARTIGOS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	800	200	-
AÇÚCAR (em arrobas)	500	-	Rio de Janeiro
TABACO (em arrobas)	1.376	-	Rio de Janeiro
ARROZ (em alqueires)	153	153	-
FARINHA (em alqueires)	980	980	-
MADEIRA (em dúzias)	50	50	-
COUROS (em centos)	2	-	Rio de Janeiro
CAFÉ (em arrobas)	76	19	-
PORCOS (em centos)	8	8	-
GADO	34	34	-
CAVALO	59	59	-
MILHO (em alqueires)	1734	1734	-
FEIJÃO (em alqueires)	600	600	-
AGUARDENTE DE CANA (em barris)	1189	1189	-
TOUCINHO (em arrobas)	540	-	Rio de Janeiro

Fonte: “Maços de População da vila de Taubaté”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Como podemos observar, as suas exportações, no período referido de liberdade comercial, tinham como destino o Rio de Janeiro. Ainda que não fosse tão expressiva, toda a quantidade disponível de açúcar, tabaco, couros e toucinho foi remetida à capitania fluminense, de maneira que nenhum artigo foi enviado diretamente a São Paulo ou Santos. Apesar desse fato, devemos lembrar que, como expusemos previamente, não necessariamente toda a produção indicada como consumida na vila necessariamente o era. Os dados referentes ao comércio terrestre são, contudo, muito escassos, quase inexistentes para o período, de modo que podemos apenas pressupor que muitos desses gêneros eram também envolvidos nas relações comerciais entre as vilas a partir das trocas mercantis desempenhadas por tropeiros, por exemplo.

De qualquer forma, cumpre destacar que essa localidade desempenhou importante função no âmbito das trocas de comércio com a capitania fluminense. Em 1799, a situação foi idêntica ao do precedente ano. Os mesmos quatro artigos foram enviados ao Rio, com a diferença de que o açúcar e o tabaco foram produzidos em maior quantidade, tendo seu total mais que dobrado.

⁷¹ As informações para Taubaté são, infelizmente, bem incompletas nesse conjunto documental.

Tabela 30 – Produção, consumo e exportação da vila de Taubaté em 1799

ARTIGOS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	324	81	-
AÇÚCAR (em arrobas)	1.040	-	Rio de Janeiro
TABACO (em arrobas)	3.900	-	Rio de Janeiro
ARROZ (em alqueires)	43	43	-
FARINHA (em alqueires)	1.017	1.017	-
MADEIRA (em dúzias)	60	60	-
COUROS (em centos)	3	3	-
CAFÉ (em arrobas)	24	-	Rio de Janeiro
PORCOS (em centos)	3	3	-
GADO	74	74	-
CAVALO	61	61	-
MILHO (em alqueires)	1.533	1.533	-
FEIJÃO (em alqueires)	673	673	-
AGUARDENTE DE CANA (em barris)	1.090	1.090	-
TOUCINHO (em arrobas)	548	-	Rio de Janeiro

Fonte: “Maços de População da vila de Taubaté”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Taubaté, que viria a ser, um século mais tarde, a maior produtora de café do Vale do Paraíba, já apresentava, como observamos, a presença de algum cultivo deste gênero. A expansão cafeeira, todavia, dar-se-ia apenas décadas depois, notadamente a partir de 1830. Por fim, mostrou-se relevante também a produção de aguardente de cana, que, segundo as listas, não era exportada. Essa informação é, muito provavelmente, prova de que, com efeito, não eram documentados esses movimentos do comércio terrestre, haja visto que a bebida tinha consumo difundido pelo território e, muito dificilmente, teria toda a quantidade ficado na vila.

Além disso, o preço da arroba do açúcar de Taubaté era cerca de \$1.120 réis, quantia similar ao que valia o mesmo gênero em São Sebastião, no litoral, que, por sua vez, custava cerca de 1.000 réis em 1799. Por conseguinte, podemos crer que a qualidade do açúcar produzido no litoral e no Vale do Paraíba, ao menos no âmbito do mercado, era a mesma, ou pelo menos bem similar.⁷²

⁷² No dizer de Maria Thereza Petrone, a respeito da plantação de cana no litoral norte e no Vale do Paraíba, “a cana-de-açúcar continuou sempre a ser plantada no litoral Norte, mas nunca mais teve tanta importância para a Capitania como quando Marcelino Pereira Cleto escreveu sua Memória. A produção de aguardente será sempre mis importante do que a do açúcar, que em alguns casos vai até desaparecer como aconteceu em Ubatuba (...) O café, indiscutivelmente, já era o produto mais importante, responsável pelo papel econômico, social e político do Vale do Paraíba paulista. Na realidade, a área ao longo do caminho para o Rio de Janeiro nunca foi grande produtora de açúcar”. Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira* (Op. Cit.), pp. 34-41.

Em 1803, momento em que já teria voltado a vigorar a proibição das exportações que não fossem por Santos os cerca de 900 agricultores que existiam naquela vila ainda enviavam ao Rio de Janeiro 1614 arrobas de açúcar, 320 de toucinho e 685 de fumo.⁷³ Vale salientar que, nesse ano, o valor dos gêneros, em geral, aumentara sensivelmente, com destaque ao preço do açúcar, que era vendido à quantia média de 1.440 réis. Não se verificou, ademais, qualquer remessa à vila de Santos ou à cidade de São Paulo. Quanto aos anos seguintes, as listas não nos permitem entrar em maiores detalhes, mas sabemos que, para o ano de 1807, o “lucro dos agricultores” de Taubaté girou em torno de 1 conto e 974 mil réis (1:974\$620) e, no ano seguinte, o aumento foi de 41,3%, tendo chegado a 2:791560 réis.

Similar era a situação de uma das principais vilas do Vale do Paraíba paulista, Guaratinguetá, centro importante de onde saíam produções de açúcar e aguardente para o Rio de Janeiro e, eventualmente, para Parati (região a que se chegava passando por Cunha). Nos diversos anos analisados das primeiras duas décadas do Oitocentos, assim como em Taubaté, não foram encontrados quaisquer registros sobre envio de mercadorias a vilas paulistas, mesmo antes da liberalização comercial de 1807.

Tabela 31- Exportações de Guaratinguetá para o Rio de Janeiro em diversos anos

Produtos	1802	1804	1811	1813	1815	1820
Açúcar (em arrobas)	2.126	5.629	2.325	4.088	3.799	8.770
Fumos (em arrobas)	-	97	62	550	-	70
Porcos	-	84	125		100	1.718
Aguardente (em barris)	-	-	-	310	500	-

Fonte: “Maços de População da vila de Guaratinguetá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Apesar dos poucos artigos exportados para o Rio, as produções da vila eram variadas: produzia-se também o milho, a farinha, o algodão, o arroz, o feijão e até mesmo azeite, mas, segundo as tabelas das listas nominativas, esses gêneros eram apenas consumidos no interior da própria Guaratinguetá (ou saíam por rotas terrestres, como já apontamos para outras vilas), como percebemos abaixo:

⁷³ Dados consultados nas tabelas e recenseamentos das Listas Nominativas. Cf. “Maços de População da vila de Taubaté”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Tabela 32- Produção e consumo em Guaratinguetá em diversos anos

Artigos	1804	1813	1820
AÇÚCAR (em arrobas)	5.629	5.348	9.740
AGUARDENTE (em barris)	1.054	2.503	3.318
MILHO (em alqueires)	27.252	32.732	42.066
FEIJÃO (em alqueires)	5.457	6.574	8.267
ARROZ (em alqueires)	4.312	7.802	13.477
FARINHA (em alqueires)	2.812	2.812	4.621
ALGODÃO (em arrobas)	819	1.042	1.234
CAFÉ (em arrobas)	7	22	389
FUMOS (em arrobas)	117	638	132
PORCOS	152	1.537	2.240

Fonte: “Maços de População da vila de Guaratinguetá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Percebe-se, assim, que, ao longo dos anos, houve o incremento substancial das lavouras de milho, feijão e arroz, gêneros importantes para a alimentação da população paulista. Haja visto que em 1798, existiam 965 fogos em Guaratinguetá, número que, vinte anos depois, aumentaria para 1.049, é possível que se consumisse parte dessas produções na própria vila e improvável que 100% delas fosse apenas destinada ao autoconsumo apenas.⁷⁴ De qualquer forma, como expusemos, os produtos que oficialmente eram remetidos a outras localidades eram destinados ao mercado fluminense.

A produção açucareira da vila tinha destaque na região, ainda que não pudesse ser comparada a de outras partes da capitania, principalmente na região do quadrilátero. Sabemos que, na década de 1820, a produtividade média do engenho de Guaratinguetá não chegava a 60 arrobas, sendo que os maiores fabricantes produziam por volta de 200 arrobas. Para ter-se uma ideia, em Campinas, produziam-se 3.684 arrobas por engenho, na média geral, o que justifica o fato de Maria Thereza Petrone ter sugerido que em Guaratinguetá “os engenhos eram insignificantes”.⁷⁵ Em realidade, poderiam ser assim classificados se se tomasse como referência todo o território paulista, mas, nas proximidades, considerando-se também que existiam correntes comerciais com o Rio de Janeiro, a produção era bastante razoável, inclusive se lembrarmos que em São Sebastião, à mesma época, fabricava-se quase a mesma quantidade de açúcar.

⁷⁴ No Vale do Paraíba, apenas Taubaté, Jacareí e, por muito pouco, Lorena superavam Guaratinguetá em números de fogos. Cf. Fonte: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1836*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000, p. 144 (Tabela 32).

⁷⁵ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira (Op. Cit.)*, p. 109.

Já Lorena, vila próxima de Guaratinguetá, fundada no fim do século XVIII, não produzia quaisquer quantias significativas de açúcar. Parece, na verdade, ter sido ali a vila em que os engenhos eram praticamente insignificantes. Em 1798, por exemplo, tem-se registro de apenas 1.168 arrobas de açúcar exportadas, número que, em 1802, teria diminuído para 508. Quanto aos outros gêneros, produziam igualmente poucas quantidades de milho, arroz e feijão, tabaco e toucinho, cujos excedentes eram enviados ao Rio de Janeiro, praça de onde importavam mercadorias chegadas do Reino (como acontecia em todas as vilas do Vale do Paraíba). Em 1799, foram remetidos à capitania fluminense 778 arrobas de toucinho, 30 de tabaco, 39 de café, além de gado e galinhas, e 1.070 arrobas de açúcar. Dois anos depois, em 1801, exportavam as mesmas mercadorias, em quantidades similares: 48 arrobas de tabaco, 2.256 de açúcar, 636 de toucinho, gado e galinhas, além de 170 barris de aguardente de cana. Para Paraty, uma pequena quantidade de tabaco foi enviada nesse mesmo ano.

O dado curioso sobre Lorena relaciona-se à sua provável função de redistribuição do sal para a capitania de Minas nos primeiros anos do século XVIII. Entre 1801 e 1802, para lá enviaram 1.000 alqueires de sal, mas as informações limitam-se a esses dois anos, de maneira que não podemos saber se essa tendência se manteve ou se foi situação particular devida ao excesso de oferta na vila ou à demanda mais intensa de vilas mineiras.⁷⁶

De Guaratinguetá, chegava-se a Lorena, que fazia a conexão possível para Minas, mas também daquela vila podia-se seguir rumo a Cunha, que fazia a conexão direta com o porto de Parati, para onde algumas mercadorias eram enviadas. Comparando sua produção com a de Jacareí, Klein e Luna sugeriram que esta última “produzia animais e gêneros alimentícios em quantidades significativas para o mercado das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro” enquanto Cunha era grande produtora de milho e víveres apenas para o Rio. Para os autores de *Evolução da Sociedade e Economia Escravista de São Paulo*, “Cunha é um caso especialmente interessante porque, tendo sido um importante centro agrícola com uma força de trabalho escrava muito expressiva, nunca se tornou um grande produtor de açúcar ou café”.⁷⁷ Nesse sentido, diferia de Jacareí – e de Areias, vila que discutiremos na sequência -, onde os produtores rurais ingressaram paulatinamente na agricultura e se mantiveram dedicados ao café e aos outros produtos.

Até 1830, as culturas de exportação foram responsáveis por menos de 5% da produção de Cunha, de forma que variadas culturas parecem ter sustentado a economia local, com

⁷⁶ “Maços de População da vila de Lorena”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁷⁷ Herbert Klein S. & Vidal Francisco Luna. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 110.

predominância do milho, sempre presente nas diversas regiões paulistas, e da criação de suínos com seu subproduto, o toucinho.⁷⁸ Os produtores de mantimentos de Cunha também fizeram uso intensivo da mão-de-obra escrava, já que os proprietários com plantéis acima de dez cativos produziram dos terços do milho, dos porcos e do toucinho comercializados, dos quais quase 33% advieram de unidades agrícolas com vinte ou mais escravos. Já os agricultores sem escravos muito provavelmente consumiram integralmente sua produção, pois a maioria declarou que plantava para seu sustento.⁷⁹

Em suma, Klein e Luna salientaram o fato de que, em grande parte das outras localidades, o açúcar, e depois o café, forneciam a renda para a compra de cativos e a produção de outros alimentos era-lhe suplementar, contudo em Cunha, somente as culturas tradicionais alimentícias foram a base da economia e responsável por mobilizar considerável força de trabalho com a riqueza proveniente dessas culturas.

Tabela 33- Quantidade da produção agrícola em Cunha, 1804-1816 (em toneladas)

Gêneros	1804	1810	1816
AÇÚCAR	10	-	-
CAFÉ	-	-	-
TABACO	1	-	-
MILHO	503	7	-
MILHO (em “cavalos”)⁸⁰	-	-	23.968
ARROZ	7	-	11
FEIJÃO	44	-	71
TOUCINHO	70	189	-
SUÍNOS (em unidades)	368	440	3.767
LEITÕES (em unidades)	-	-	2.592

Fonte: Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista...* (Op. Cit.), p. 119.

Em 1804, por exemplo, as produções totalizaram 25:478\$000 réis, número superior aos cerca de 15 contos registrados em 1810 e 19 contos referentes a 1816. Os totais são expressivos se levarmos em conta a ausência dos produtos que justamente eram mais caros e negociados em maior quantidade. Auguste de Saint-Hilaire, em sua viagem pelas terras brasileiras no século XIX, confirmou o quadro apontado pelos censos quando esteve em Cunha, tendo indicado que ali não havia nem açúcar, nem café, mas grande produção de

⁷⁸ *Ibidem*, p. 110.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 111.

⁸⁰ Segundo os autores, “nos anos de 1816 e 1823 a produção de milho foi expressa em ‘cavalos’. Infelizmente, não é possível converter essa unidade de peso do século XVIII em medidas métricas, como se faz com os alqueires. Ademais, não encontramos censos informando o preço do milho em “cavalos”, o que teria permitido algum tipo de estimativa para a conversão”. Cf. *Ibidem*, p. 111.

milho e outros mantimentos, que seriam destinados ao mercado do Rio de Janeiro, embarcados pelo porto de Parati, o que era natural, graças à proximidade geográfica de ambas as vilas.

O comércio com o Rio de Janeiro, a despeito dos momentos em que foi proibido pelos governadores, foi uma constante na história do Vale do Paraíba paulista nos tempos do Brasil Colônia. À essa regra não fugia Areias, vila situada na porção norte do Vale, quase na divisa com a capitania fluminense. Na verdade, Areias, até o ano de 1816, esteve ligada à vila de Lorena como seu distrito, tendo sido elevada oficialmente à categoria de vila apenas naquele ano.⁸¹

Areias destacou-se, sobretudo, por sua produção de açúcar e, principalmente, pelo vertiginoso crescimento do cultivo do café no Oitocentos. Quando da elevação da vila, foram contados 1.134 fogos, número menor apenas que o de Taubaté e Jacareí. Sua importância relacionou-se à sua localização geográfica, seus bons solos e à existência de plantações de mantimentos para serem comercializados. Segundo Klein e Luna, portanto, nessa localidade, o café teve como aliado uma “próspera agricultura comercial de gêneros alimentícios”, o que teria permitido aos agricultores deslocarem-se paulatinamente para a cafeicultura, com nível de risco relativamente baixo. Nesse sentido, a “simbiose crucial” em Areias foi entre o café e o milho, até mais do que entre as outras culturas.⁸²

A agricultura, então, ocupava 80% dos domicílios, percentual que teria se mantido como o padrão ao longo do século não fosse o desmembramento de Bananal e Queluz, respectivamente em 1832 e 1842. O café foi o responsável, inclusive, pelo incremento da população escrava, que chegou a constituir cerca de 60 a 70% da força de trabalho envolvido na produção do artigo. Para se ter uma ideia acerca da força dessa produção na vila, em 1817 havia 94 proprietários de escravos que cultivavam café, número que, doze anos mais tarde, saltaria a 413.⁸³

⁸¹ Cf. Herbert Klein S. & Vidal Francisco Luna. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 91, nota 16.

⁸² *Ibidem*, p. 91.

⁸³ *Ibidem*, pp. 92-93.

Tabela 34- Produção, consumo e exportação de Areias em 1817

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	50.620	50.620	0
FEIJÃO*	7.325	7.325	0
ARROZ*	5.518	5.518	0
FARINHA*	296	296	0
TOUCINHO**	3.566	1.986	1.580
FUMO**	30	30	0
AÇÚCAR**	3.666	1.312	2.354
CAFÉ**	6.725	1.881	4.844
AGUARDENTE***	1.535	1.095	440
AZEITE****	25	25	0
TOTAL	49:030\$080	36:949\$200	12:081\$600

Fonte: “Maços de População da vila de Areias”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Embora o café tenha dominado o espaço agrícola de Areias, a produção açucareira e de aguardente também existia na vila, pelo menos até a década de 1820. Como observamos nas tabelas 33, a quantia exportada de açúcar no ano em que se tornou vila era bem expressiva, comparável à de São Sebastião, Vila Bela e superior a diversas localidades no Vale do Paraíba, perdendo somente para a de Guaratinguetá. O montante de 12 contos de réis era certamente advindo em grande parte dos preços negociados com a venda de café e açúcar, mas não deixam de ser notáveis a grande quantidade produzida das outras lavouras.

Em 1818, além das 5.436 arrobas de açúcar, note-se que Areias já exportava mais de 6.300 arrobas de café, quantia que não era encontrada em nenhuma outra localidade da capitania de São Paulo. Em que pese sua especialização nos dois gêneros, a produção de toucinho também era importante para os proprietários de terras, assim como era a de milho, que, no mesmo ano, chegou a totalizar mais de 70 mil alqueires. Nesse sentido, a grande mudança introduzida em Areias pelo café foi “a concentração da produção das principais culturas nas mãos dos proprietários com vinte ou mais escravos, resultando em acentuada diminuição da participação dos produtores com poucos escravos ou nenhum”. Em quase todas as fazendas de café, plantava-se milho, feijão e arroz. Em 1829, por exemplo, as 78 fazendas cafeiras tiveram participação de 61% na produção de aguardente, 55% da produção de açúcar e 69% na de farinha de mandioca.⁸⁴

⁸⁴ *Ibidem*, p. 102.

Tabela 35- Produção, consumo e exportação de Areias em 1818

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO (em alqueires)	70.235	70.235	0
FEIJÃO (em alqueires)	9.201	9.201	0
ARROZ (em alqueires)	7.133	7.133	0
TOUCINHO (em arrobas)	4.911	2.507	2.504
FUMO (em arrobas)	72	72	0
AÇÚCAR (em arrobas)	7.415	1.879	5.436
CAFÉ (em arrobas)	7.921	1.543	6.378
AGUARDENTE (em barris)	958	958	0
CAPADOS	123	51	72
GALINHAS	14	0	14
TOTAL	80:568\$800	49:644\$800	30:932\$000

Fonte: “Maços de População da vila de Areias”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Assim sendo, mesmo nessa zona cafeeira, o milho foi muito importante, não só por abastecer os mercados locais, mas para a dinâmica de crescimento dos proprietários. Por isso, Klein e Luna sugeriram que “os primeiros produtores de café dependeram de culturas tradicionais para sustentar sua experimentação com o novo produto. Ademais, o milho era uma cultura singular, pois tinha o duplo papel de servir de alimento para os humanos e os animais”. O milho era, assim, uma cultura de subsistência, ao passo que também era comercial. Vale notarmos, ademais, que a rizicultura também ganhou destaque na vila, tendo sua produção sido inferior apenas, ao menos considerando as áreas analisadas até o momento, à de Guaratinguetá e à de Iguape, a maior produtora do gênero de São Paulo. Em suma, a cultura do milho, do arroz e do feijão possibilitou, portanto, o acúmulo de capitais, que seriam investidos inicialmente na produção de café.⁸⁵

O mercado de Areias, apesar de a documentação disponível nas listas nominativas não apresentar dados explícitos, era o Rio de Janeiro, praça geograficamente mais próxima e onde os produtos, importantes para o mercado mundial, eram bem negociados. Lembremos que a

⁸⁵ De acordo com os autores, “o modo como a economia cafeeira se estabeleceu em Areias provavelmente refletiu o padrão existente em quase todas as outras regiões da província na primeira metade do século XIX (...) Provavelmente foi fácil custear esse investimento no café com a renda gerada pelas vendas de milho, feijão e arroz. Tudo isso permitiu uma expansão muito rápida do café, com baixo custo social e econômico para os agricultores (...) Os agricultores ocupados na produção de açúcar tiveram mais dificuldade para mudar de ramo, devido aos elevados investimentos realizados para ingresso na produção açucareira e ao montante de ativos fixos que não podiam ser transferidos facilmente para o café. Assim, na fase inicial, a atividade cafeeira apresentou baixos custos de entrada e foi razoavelmente ‘democrática’ na utilização de recursos. É só na segunda fase, com o aumento do tamanho e da concentração, que emerge a economia cafeeira moderna, uma atividade cuja estrutura começa a assemelhar-se cada vez mais à economia açucareira do início do século XIX”. In: *Ibidem*, p. 103.

dinâmica colonial, quando da criação da vila, era já completamente diversa daquela do início do século XIX, haja visto que o sistema colonial já findara há dez anos.

*

Após a explanação do perfil das vilas do litoral e do Vale do Paraíba, pudemos perceber que os três espaços econômicos – o litoral sul, o litoral norte e o Vale – apresentavam particularidades na composição de suas produções e exportações, mas, sobretudo, na dinâmica com os portos coloniais. Se a primeira região estava mais ligada ao porto de Santos, ainda que também mantivesse conexões com o porto do Rio de Janeiro, constatamos que, nas duas últimas áreas, o comércio, ainda que abalado em tempos de restrições, era predominantemente realizado com a praça carioca.

Nesse contexto, indicamos como era forte a cultura do arroz e da farinha, respectivamente em Iguape e Paranaguá, e como esses mantimentos eram fundamentais para abastecer a população da capitania de São Paulo e seus efetivos militares. Também fizemos referência às regiões setentrionais da marinha paulista para salientar como a produção açucareira ali se fortaleceu, concomitantemente à de aguardente, importante derivado da cana no comércio colonial. Finalmente, procuramos apontar as constantes relações dessa região com a capitania fluminense, situação comum também no Vale do Paraíba, onde a produção variada de gêneros agrícolas era marcante, notadamente em Guaratinguetá, Taubaté e Areias.

O problema de qual seria a melhor rota de escoamento produtivo esteve igualmente presente nas outras regiões, como na de “serra acima”. Nas áreas do Planalto e no chamado interior paulista, forjaram-se diferentes tipos de relações no tocante à questão do porto de Santos e das trocas mercantis com outras áreas. Passemos, assim, à discussão dessas localidades.

3.2 - As trocas comerciais na área do Planalto e no “interior paulista”

Na região de serra acima, além do Vale do Paraíba, constatamos a existência de outros espaços importantes na economia da capitania de São Paulo. Baseando-nos na classificação sugerida por Marcílio⁸⁶, na década de 1970, e endossada por estudiosos importantes da economia paulista, como Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, dividimos as vilas em três grupos: a capital, cidade de São Paulo, e seus arredores; o caminho do sul, rota do luar e do boi; e a região do Oeste Paulista, que, nesta pesquisa, denominamos de o sertão ou “interior”

⁸⁶ Caio Prado Jr. já tratara da questão em seus escritos sobre a geografia de São Paulo. Cf: Caio Prado Jr. “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 [originalmente publicado em 1935].

paulista, a fim de que não se façam confusões com a região do Oeste da Província que foi sendo expandido, a partir da segunda metade do século XIX, com o avanço do cultivo cafeeiro para além das terras no Vale do Paraíba, onde a produção do café entrou em declínio a partir de 1870.

Os embates dos produtores dessas regiões com os governadores acerca da questão da centralização das exportações pelo porto de Santos foram muito menos intensos, para não dizer nulos. A maior distância da capitania do Rio e a localização geográfica dessas vilas tornavam o escoamento da produção pelo porto santista a opção mais plausível, até necessária, fato que influenciou a construção da calçada do Lorena, como já discutimos, e que determinou, ao longo do Oitocentos, o empreendimento de uma série de melhorias nos caminhos que levavam à vila quinhentista do litoral paulista. Malgrado a existência desse comércio de exportação por Santos, vale lembrar que perdurava ainda o papel de abastecimento da capitania de São Paulo das áreas sertanejas do Brasil, responsáveis pela articulação das áreas de serra acima com outras regiões da colônia por meio de correntes comerciais, como já tivemos oportunidade de discutir.

I. A capital e seus arredores

O quarto “espaço econômico” de São Paulo era composto de vilas cuja articulação com a capital dava-se em grande medida. Evidentemente, também mantinham trocas mercantis com outras áreas da capitania, mas, majoritariamente, era da venda de suas produções para a cidade que mantinham sua economia. Era o caso de vilas como Moji das Cruzes (no sentido Vale do Paraíba), Atibaia, Cotia, Bragança e Santa Ana Parnaíba. Nesta pesquisa, iremos focalizar a análise de duas localidades: Atibaia e Bragança. As outras ainda carecem de maiores dados, na documentação analisada, que nos permitam tirar conclusões mais sólidas a respeito de suas economias. Mesmo assim, propomos que os traços característicos apresentados sobre ambas as vilas possam servir para ilustrar o quadro geral dessa área da capitania, ainda porque algumas rápidas considerações serão inevitáveis acerca do comércio em Cotia, Moji e Santa Ana.

Em primeiro lugar, na capital, a única cidade da capitania, existiam inúmeras culturas, também variadas, com destaque ao milho, feijão, farinha, arroz, amendoim, aguardente, algodão, fumo, melado, madeiras, gomas e até mesmo a produção de panos, além da criação de potros, bezerros e bestas. Suas produções estavam, todavia, voltadas ao consumo da população paulistana e as movimentações comerciais da capital tinham dinâmicas muito próprias, muito embora sua população, em 1816, fosse de 25.486 habitantes, 11,5% do total

da capitania.⁸⁷ Além disso, a cidade não registrou exportação alguma de mercadorias até 1820, de maneira que não nos deteremos, neste trabalho, sobre o estudo das relações comerciais paulistanas, o que, além do mais, requereria análises mais pormenorizadas, haja visto a presença de setores urbanos e de relações mercantis, que não eram presentes nas demais vilas de São Paulo. Como em Santos, a realidade local era bastante diversa das demais localidades paulistas.⁸⁸

Feitas tais considerações, passemos à discussão da vila de Bragança, importante fornecedor de gêneros para a capital. Antiga vila de Jaguari, Bragança foi criada em 1797 e, apenas no século XX, seria conhecida como Bragança Paulista, nome escolhido para diferenciá-la do município de Bragança, no Estado do Pará. A localidade era importante produtora de mantimentos para suprimento das demandas locais e da cidade de São Paulo. Para além dos produtos que eram bases da alimentação paulista, arroz, feijão e milho, Bragança também era conhecida exportadora de toucinho. Desde o século XVIII, portanto, essa área foi especializada na criação de porcos para fabricação de toucinho, tradição seguida até os dias atuais, haja visto que o município é ainda famoso e importante produtor de linguiças e derivados da carne de porco.

Tabela 36- Produção, consumo e exportação de Bragança em 1798

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO (em alqueires)	67.946	65.087	2.859
FEIJÃO (em alqueires)	6.436	4.531	1.905
ARROZ (em alqueires)	410	350	60
AMENDOIM (em alqueires)	70	70	0
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	92	0	92
TOUCINHO (em arrobas)	6.553	0	6.553
FARINHA TRIGO (em arrobas)	467	0	467
ALGODÃO (em arrobas)	281	206	65
FUMO (em arrobas)	35	35	0
AGUARDENTE (em canadas)	152	0	152
POTROS e BESTAS	16	0	16
TOTAL	22:337\$520	14:767\$520	7:570\$000

Fonte: “Maços de População da vila de Bragança”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁸⁷ Maria Lucília Viveiros Araújo. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do Oitocentos*. São Paulo: Hucitec, 2006 [tese de doutorado defendida em 2003], p. 44.

⁸⁸ Para mais informações sobre a cidade de São Paulo na primeira metade do século XIX, cf: Maria Lucília Viveiros Araújo. *Ibidem*

Como se pode observar, ainda antes da virada do século, Bragança exportava para São Paulo altas quantias de toucinho, além de farinha (tanto a de guerra quanto a de milho), algodão, aguardente, quase 2.000 alqueires de feijão e 3.000 de milho. O montante equivalente aos gêneros remetidos à cidade totalizou 7 contos e 500 mil réis, número que, em 1801, aumentaria mais de 33%. Pode-se notar, outrossim, que a vila não produzia qualquer quantidade de açúcar, tendo outro derivado da cana, a aguardente, aparecido na pauta de produtos exportados apenas entre 1798 e 1803 e, mesmo assim, com pouca representatividade.⁸⁹ Bragança, portanto, não se especializou no cultivo de cana e no comércio açucareira, tendo-se dedicado, como apontamos, sobretudo ao fabrico de toucinho, produto que, ao longo das primeiras décadas do Oitocentos, tendeu a ter sua produção ainda mais incrementada.

Tabela 37- Produção, consumo e exportação de Bragança em 1801

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO (em alqueires)	55.657	53.266	2.391
FEIJÃO (em alqueires)	2.687	2.416	271
ARROZ (em alqueires)	217	209	8
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	112	0	112
TOUCINHO (em arrobas)	7.950	0	7.950
FARINHA DE TRIGO (em alqueires)	42	0	42
AGUARDENTE (em canadas)	92	0	92
TOTAL	30:205\$520	19:341\$360	10:864\$160

Fonte: “Maços de População da vila de Bragança”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

No começo do século XIX, precisamente no ano de 1801, a produção de feijão sofreu queda importante e determinou o patamar médio em que se situariam as quantidades exportadas do artigo até a década de 1820. Até 1819, portanto, a quantia de feijão remetida à cidade de São Paulo não ultrapassaria os 300 alqueires. Também a produção de milho decresceu consideravelmente, bem como a do arroz. Nesse sentido, o aumento do total exportado para mais de 10 contos de réis, se tomarmos como referência o primeiro ano de que temos informações, 1798, explica-se pela expansão na venda do toucinho. O preço médio desse artigo no último ano era de 800 réis pela arroba, cifra que dobrou para o ano seguinte, 1799. Até pelo menos 1805, o valor médio da arroba de toucinho foram os mesmos 1.600 réis,

⁸⁹ Em 1799, remeteram-se 89 canadas de aguardente da vila a São Paulo. Em 1801, foram 92 canadas e, no ano subsequente, apenas 15. Em 1803, foram enviadas à cidade 7 canadas e, a partir de então, produziu-se apenas pequena quantidade, que era consumida na própria vila.

de modo que, com o aumento de sua produção e venda para a cidade, os montantes finais dos “efeitos” exportados tenderam a crescer sensivelmente.

Em 1807, excepcionalmente, a vila de Bragança enviou a São Paulo somente 20 alqueires de farinha de milho e 17.060 arrobas de toucinho. A cifra total dos produtos exportados foi 15:490\$000 ou mais de 15 contos de réis. Se desprezarmos a pouca quantia de milho que saiu da vila e dividirmos o valor das arrobas de toucinho pela cifra total negociada, chegaremos à quantia de 907, 97, que corresponde ao preço médio de cada uma das arrobas do produto derivado da carne de porco.

Ao longo dos anos, a tendência das exportações daquela vila foi a de exportar apenas milho, feijão e toucinho à cidade, além de quantias muito pequenas de farinha de milho. Embora suas produções tenham continuado a manter-se diversas, foram somente esses três gêneros que Bragança seguiu comercializando com o mercado paulistano. O milho e o feijão por razões evidentes, já expostas, e o toucinho, sua mercadoria de venda por excelência.

Tabela 38- Exportação de Bragança para a cidade de São Paulo (1807-1815)

GÊNEROS	1807	1808	1809	1812	1815
MILHO (em alqueires)	20	1.380	582	348	1.600
FEIJÃO (em alqueires)	-	119	103	138	263
TOUCINHO (em arrobas)	17.060	9.199	10.236	17.760	13.258

Fonte: “Maços de População da vila de Bragança”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Ao final da primeira década do Oitocentos, Bragança já ultrapassava as 10.000 arrobas de toucinho exportadas, número que, em apenas dez anos, já teria mais que triplicado. Em nenhuma outra localidade de toda a capitania fabricava-se essa quantidade do artigo, ainda que sua produção fosse bem ampla e difusa pelo território de São Paulo. Em 1815, com a exportação de milho, feijão e do toucinho, totalizaram-se 11:368\$000 réis vendidos; três anos depois, ultrapassavam-se os 20 contos de réis remetidos a São Paulo, total praticamente todo advindo da venda do famoso produto. Finalmente, em 1820, com as 35.897 arrobas remetidas à cidade, negociavam-se 45 contos, 935 mil réis (45:935\$720), montante extremamente alto, haja visto que não havia, na vila, o cultivo de bens de maior valor no mercado, como o açúcar ou o café.

Tabela 39- Exportação de Bragança para a cidade de São Paulo (1816-1820)

GÊNEROS	1816	1818	1820
MILHO	1.275	282	4.400
FEIJÃO	17	205	976
TOUCINHO	15.880	25.915	35.897

Fonte: “Maços de População da vila de Bragança”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Atrelado ao referido incremento da produção de toucinho esteve o crescimento do número de agricultores, que, em 1803, totalizavam 1.044 e, dezessete anos mais tarde, chegavam já a 1.488, aumento da ordem de 42%.⁹⁰ A mesma expansão pôde ser verificada no número de fogos da vila, que, em 1798, somavam 1.041 e, no ano de 1818, chegavam a 1.515, número 45% mais alto.

Caio Prado Jr., em texto da década de 1930, chamou atenção para a importância de vilas como Atibaia e Bragança, já que, além de sua função de abastecimento da capital, elas situavam-se na estrada que levava ao sul de Minas.⁹¹ Partindo-se em sentido sul de Bragança, portanto mais próxima da cidade de São Paulo, situava-se essa outra importante localidade, que desempenhou função de verdadeiro “celeiro” da cidade de São Paulo: Atibaia.

Criada ainda em 1765, na vila desenvolveu-se em menores proporções a cultura da cana e, por conseguinte, lá não havia produção açucareira, mas sim a de aguardente. A variedade de gêneros agrícolas lá encontrada era, contanto, muito significativa. Não só a diversificação na sua pauta produtiva se destacou, porém, como também a gama de produtos importados que a vila recebia.

Já discutimos anteriormente que, nesse momento da história colonial, pelo menos até 1808, Portugal buscava produzir manufaturas para o mercado das colônias, que, em troca, tornaram-se “mercados consumidores dos produtos industrializados metropolitanos e fornecedores de matérias-primas e alimentos”.⁹² As vilas do Vale do Paraíba e do litoral norte, por exemplo, importavam esses artigos reinóis somente por meio do Rio de Janeiro e, em

⁹⁰ Dados consultados pelo pesquisador. Fonte: “Maços de População da vila de Bragança”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁹¹ Segundo Caio Prado, a divisão geográfica era a seguinte: no caminho dos “Guaiazes”, situavam-se as vilas de Jundiá, Mogi Guaçu e Mogi Mirim; rumo ao sul de Minas, Nazaré, Atibaia, Bragança; no Vale do Rio Paraíba, Mogi das Cruzes, Jacareí, S. José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cruzeiro; o Caminho do Mar levava a Santos; para Campos meridionais, dever-se-ia passar por Sorocaba, Itapetininga, Faxina e Itararé; no vale do Rio Tietê, estavam Parnaíba, Itu, Porto Feliz, Tietê, Piracicaba e Araraquara. Cf: Caio Prado Jr. “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 [originalmente publicado em 1935].

⁹² José Jobson de A. Arruda. “Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII”. In: *Revista USP*, n. 46. São Paulo, p. 77.

troca, enviavam suas produções pelo mesmo porto. Nas outras áreas, era o porto de Santos a porta de entrada para esses produtos como vinhos, panos e artigos necessários para a vida doméstica. Em Atibaia, é muito significativa a presença, na documentação, da importação maciça dos produtos portugueses, o que lhe ocasionou déficits pesados em todos os anos analisados.

Em geral, os artigos provinham de São Paulo, Santos e também do porto fluminense. Em 1798, por exemplo, importaram-se do Rio de Janeiro panos de linho, de lã, de algodão, chapéus, meias e tecidos de seda; de Santos, compraram sal e vinho e de São Paulo, sal e ferro; no total, foram pagos 8:444\$200 réis, número inferior ao do ano subsequente, quando as importações da vila totalizaram mais de 12 contos de réis 12:620\$880. Essa tendência manteve-se ao longo das duas primeiras décadas, tendo sido o maior valor registrado a que tivemos acesso o referente a 1805, ano em que vigorava a restrição comercial imposta por Franca e Horta, quando Atibaia comprou de São Paulo sal, fumo, açúcar, panos de linho, de lã e de algodão, tecidos de seda e chapéus (que, evidentemente, provinham do Reino e entravam pelo porto da capitania); de Santos, vinho e sal e de Curitiba, bestas e potros, o que totalizou a quantia de 21:938\$400 réis.⁹³

De qualquer forma, para além dessas questões, era notória a diversificação de suas produções. A vila vendia, como apontamos, para a cidade de São Paulo, mas também tinha como compradora habitual a vila quinhentista de Santos. Com exceção do açúcar, a maioria dos produtos lá cultivados também estava presente na pauta produtiva das outras vilas.

Tabela 40- Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1799

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	1.956	1.430	526
ARROZ (em alqueires)	1.170	1.100	70
MILHO (em alqueires)	79.502	72.000	7.502
FEIJÃO (em alqueires)	7.380	6.030	1.350
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	40.756	39.000	1.756
TOUCINHO (em arrobas)	11.388	8.100	3.288
AGUARDENTE	1.181	0	1.181
TRIGO (em alqueires)	106	60	46
POTROS	36	0	36
BOIS	155	40	115
TOTAL	45:005\$480	33:791\$200	11:214\$280

Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

⁹³ Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Como podemos observar, produzia-se o toucinho também em Atibaia, ainda que em menores quantidades em relação a Bragança. O número de arrobas exportadas era, aliás, bem significativo e manteve-se praticamente estável ao longo da década. A presença do algodão também não era em absoluto desprezível, afinal cerca de 2.000 arrobas eram produzidas anualmente. O milho e seus derivados, como a farinha, também representavam importante artigo, que, vendido a 240 réis o alqueire, era responsável por 16:240\$800 réis em valores da produção e 1:279\$200 do que foi vendido em 1804.

Tanto em 1799 quanto em 1804, observamos a criação de bois como atividade importante para a vila, tendência essa que se manteve até, pelo menos, o fim da década seguinte. Os bois, segundo as tabelas das listas nominativas, seguiam sempre a São Paulo, destino de outros gêneros necessários para o abastecimento da população paulistana, como a farinha, o feijão, o milho e o arroz, além do trigo e do algodão. Para Santos, eram os mesmos artigos enviados, mas em menores quantias. Em 1799, por exemplo, dos 11:214\$280 vendidos, 6:742\$440 eram para a capital, enquanto 1:537\$360 foram negociados para Santos. O restante seguia para Nazaré, freguesia da mesma vila, e para Mogi das Cruzes, frequente compradora de produtos de Atibaia. Cinco anos mais tarde, mais da metade dos 10 contos e 500 mil réis vendidos foram para a cidade de São Paulo, enquanto para Santos negociaram-se 1:575\$200 e para Nazaré e Mogi das Cruzes, juntas, 2:855\$060.

Tabela 41- Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1804

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	2.110	1.410	700
ARROZ (em alqueires)	520	310	210
MILHO (em alqueires)	67.670	62.340	5.330
FEIJÃO (em alqueires)	2.890	-	920
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	41.650	-	1.900
TOUCINHO (em arrobas)	7.160	3.900	3.260
AGUARDENTE (em canadas)	1.260	460	800
POTROS	25	0	25
BOIS	210	100	110
AZEITE MAMONA (em canadas)	81	40	41
TOTAL	55:542\$560	45:040\$000	10:502\$560

Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Outra produção presente nas tabelas dos vários anos era o azeite de mamona, cujo destino era também a capital. O artigo era importante para lubrificar as engrenagens e os mancais dos inúmeros engenhos de cana e, a partir da década de 1820, para ser utilizado na iluminação pública. Não obstante a baixa produção, que variou entre 40 e 60 canadas anuais, esse gênero apareceu recorrentemente na documentação como importante “efeito” exportado, cujo valor médio da cana era 2.000 réis na primeira década do Oitocentos, o que significa que o valor referente à sua venda girava em torno de 80\$000 a 120\$000 anuais.

Tabela 42- Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1814

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	330	100	230
ALGODÃO (em arrobas)	700	450	250
MILHO (em alqueires)	42.950	38.000	4.950
FEIJÃO (em alqueires)	1.970	850	1.120
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	25.350	21.000	4.350
TOUCINHO (em arrobas)	8.000	3.500	2.500
AGUARDENTE (em canadas)	1.221	21	1.200
ARROZ (em alqueires)	340	200	140
AZEITE MAMONA (em canadas)	63	22	41
TOTAL	45:811\$280	30:596\$960	15:187\$320

Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

O progressivo aumento dos valores exportados, que pôde ser observado entre 1799 e 1818, foi da ordem de 74,8% e foi resultado de dois fatores: em primeiro lugar, do incremento produtivo que pode ser facilmente observado a partir da análise das tabelas. A quantidade de alqueires exportados de feijão, por exemplo, saltou de 1.350, em 1799, para 3.052, em 1818. O milho, por sua vez, manteve-se em constante oscilação, mas apresentou leve crescida. Já o seu derivado, a farinha de milho, obteve aumento de 250%, o que também teve impacto na contagem final dos artigos vendidos (deve-se levar em conta, ademais, que o preço da farinha eram mais caro que o do milho: por exemplo, em 1803, custavam 320 réis o alqueire do milho, enquanto o da farinha, 600; em 1804, o primeiro saiu a 640 réis pela mesma quantidade, o segundo 960 réis). Finalmente, a produção de toucinho também cresceu consideravelmente, passando-se de 3.288 arrobas vendidas em 1799 para 5.334 em 1818, das quais grande parte foi para a capital.

Em segundo lugar, outro fator que exerceu alguma influência no aumento dos montantes exportados entre o fim do século XVIII e o fim da década de 1810 foi o aumento

dos preços dos artigos agrícolas em geral. Essa variável é discutível sob alguns aspectos, ainda porque as cifras variavam bastante ano a ano, mas, ainda assim, é importante observar, por exemplo, o preço do azeite de mamona, vendido em 1818 a 5.120 réis, valor mais de duas vezes superior ao preço do produto em 1804. O arroz, nos mesmos anos, subira de 400 para 480 réis o alqueire. O toucinho, todavia, apresentou preços irregulares ao longo dos anos, tendo variado bastante e mantido média estável.⁹⁴

Tabela 43- Produção, consumo e exportação de Atibaia em 1818

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	353	48	305
ALGODÃO (em arrobas)	344	240	104
MILHO (em alqueires)	115.158	106.895	8.263
FEIJÃO (em alqueires)	8.145	5.093	3.052
FARINHA DE MILHO (em alqueires)	34.300	28.100	6.200
TOUCINHO (em arrobas)	7.134	1.800	5.334
AGUARDENTE (em canadas)	706	10	696
ARROZ (em alqueires)	475	290	185
AZEITE MAMONA (em canadas)	83	12	61
TOTAL	65:110\$680	45:503\$160	19:607\$520

Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Em suma, assim como Bragança, Atibaia também exerceu papel fundamental de abastecimento da capital, mas à diferença daquela, que se destacou sobretudo pelas elevadas quantias exportadas de toucinho, manteve padrões mais diversificados nos quadros de suas vendas, enviando mantimentos essenciais para a alimentação populacional também a Santos e a Mogi das Cruzes. A partir das informações disponíveis nos Maços de População, pudemos constatar, ademais, os altos déficits da vila, causados pelas constantes importações, realizadas por meio da compra de produtos vindos do Reino, fosse via São Paulo, Santos ou, no início do século, Rio de Janeiro.

As outras vilas próximas da cidade apresentaram, nas tabelas relativas à sua produção, grande quantidade de habitantes que “planta para o seu sustento”, tendo consumido gêneros produzidos na própria localidade, como é o caso de Cotia, ou eventualmente produzido mantimentos, cujos excedentes eram enviados à capital ou às vizinhanças.

⁹⁴ Cf. Fonte: “Maços de População da vila de Atibaia”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

II. O caminho do Sul

No que tange a essa região de serra acima, que convencionamos de denominar o espaço econômico do “caminho do Sul”, faremos breves considerações a respeito de Sorocaba, vila a que já nos referimos na discussão acerca do comércio com o sul da América Portuguesa, e das localidades no extremo sul de São Paulo, pontos de passagem para os tropeiros que seguiam à Viamão.

Sorocaba, vila desde o século XVII, possuía mais de 7.000 habitantes em 1798, e, como vimos no capítulo 2, sediava importante feira de gado desde a primeira metade do Setecentos. Sua posição estratégica de convergência das rotas que vinham do sul em direção às outras partes da colônia rendeu-lhe importante posição na capitania de São Paulo, mas sua vida econômica, apesar de pautada pelas relações mercantis dos negociantes, também era marcada pelo cultivo de gêneros agrícolas variados, os quais tinham três destinações usuais: alguns eram vendidos para São Paulo, outros seguiam em direção ao sul, normalmente para Curitiba, e o açúcar que lá se produzia era exportado apenas para Lisboa, via porto de Santos. As poucas tabelas contidas nas listas nominativas permitiram-nos concluir que, além de produzir para o consumo da população local, a vila manteve importante comércio com as áreas meridionais e com a metrópole, ao fornecer-lhe significativas quantias daquele importante produto, o açúcar, para ser revendido no mercado europeu pelos portugueses.

Tabela 44- Produção, consumo e exportação de Sorocaba em 1798

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	1.180	560	620
AÇÚCAR (em arrobas)	7.808	208	7.600
TABACO (em arrobas)	200	200	0
ARROZ (em arrobas)	600	440	160
GOMA (em arrobas)	16	16	0
MADEIRA (em dúzias)	80	80	0
COURO (em centos)	238	158	80
TABOADOS (em centos)	160	90	70
AGUARDENTE (em canadas)	35	15	20
POTROS	95	95	0
TOTAL	23:582\$640	7:381\$240	16:201\$400

Fonte: “Maços de População da vila de Sorocaba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Dos produtos exportados em 1798, ao Reino seguiram todas as 7.600 arrobas de açúcar, o que rendeu à vila 10:640\$000 (o preço médio da arroba era, portanto, 1\$400 réis). Para o “continente do Sul” e para Curitiba foi vendida toda a produção de algodão; para Santos,

o arroz, para São Paulo, couros e tabuados, além da aguardente para a região dos Campos Gerais, também ao sul. De Lisboa, importaram-se vinhos, panos, meias, tecidos e sal e, do Porto, chegaram chapéus, panos e vinhos.

No ano seguinte, curiosamente, encontram-se registros da exportação de alguns produtos para o Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que não há indícios de que quaisquer bens tenham sido remetidos a Lisboa diretamente por Santos. Apesar de ter sido o único ano em que ocorreu tal fenômeno, parece certo que a mercadoria foi remetida ao porto fluminense para, de lá, seguir à metrópole.⁹⁵

Tabela 45- Produção, consumo e exportação de Sorocaba em 1799

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	10.800	10.080	720
AÇÚCAR (em arrobas)	9.460	4.240	6.020
TABACO (em arrobas)	508	400	108
ARROZ (em arrobas)	210	108	102
GOMA (em arrobas)	16	16	0
MADEIRA (em dúzias)	0	0	0
COURO (em centos)	0	0	40
TABOADOS (em centos)	160	90	70
AGUARDENTE (em canadas)	22	11	11
POTROS	0	0	0
MILHO (em alqueires)	2.536	2.536	0
FEIJÃO (em alqueires)	2.185	2.185	0
MAMONA (em canadas)	300	300	0
TOUCINHO (em arrobas)	900	900	0

Fonte: “Maços de População da vila de Sorocaba”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Segundo consta nas listas, ter-se-ia enviado ao Rio algodão, açúcar e arroz, enquanto para Curitiba, seguiu outra parte da produção algodoeira e tabaco. Não podemos dizer o que levou essa produção a ser enviada ao porto fluminense, especialmente porque 1799 parece ter sido ano excepcional no que se refere ao destino dos produtos. Em todo caso, a partir do ano seguinte, as informações indicam que se continuou a produzir os mesmos efeitos e as localidades a que rumavam seguiram o padrão observado para 1798. Em 1807, por exemplo, enviavam-se 40 arrobas de algodão para Lisboa⁹⁶ e 1.820 arrobas de açúcar para a mesma

⁹⁵ Vale lembrar que, nesse período, vigorava a liberdade comercial concedida por Castro e Mendonça, um ano antes.

⁹⁶ O número possivelmente está equivocado, haja visto que não há registro de qualquer outra localidade para que se tenha enviado algodão e os dados referentes ao ano de 1807 evidenciam que a exportação foi de 2.508 arrobas.

praça, a preço médio de 900 réis cada (totalizando a cifra de 1:638\$000 réis pelo açúcar vendido).

Na década de 1810, continuou-se a exportar tanto o algodão quanto o açúcar, tendo sido diminuto, ao que tudo indica, o comércio de excedentes das produções de mantimentos, fossem para o sul ou para a capital. Não podemos, contudo, mapear essas informações a respeito dos anos finais anteriores à Independência por lacunas documentais.

Sorocaba situava-se no caminho rumo às áreas meridionais, ao passo que estava no ponto de limite entre esse espaço e o do interior paulista. Segundo a convenção historiográfica, um dos vértices do “quadrilátero do açúcar” era justamente a vila sorocabana. As cidades a seu Norte, portanto, que discutiremos a seguir, tiveram produções muito mais significativas em termos quantitativos. Seu comércio, contudo, não era privilegiado como o dessa localidade, de onde se partia rumo à região de Itararé, Faxina e à capitania do Rio Grande.

Rota por onde eram levados os muares e bois, de Sorocaba partia-se rumo aos campos de Curitiba, e depois Lajes, de onde se chegava a atingir os distantes campos de Viamão e Vacaria, até o Rio da Prata. Nessa estrada “da boiada”, surgiram muitas vilas ao longo dos séculos XVIII e XIX, notadamente no trecho entre a feira de Sorocaba e as fazendas de invernar ou de criação de Curitiba.⁹⁷ Itapetininga e Apiaí estiveram inseridos nessa rota, tendo-se verificado, inclusive, alguma extração aurífera em ambas as localidades. Segundo Bruno Aidar, “as passagens dos rios no caminho do Sul – rio Curitiba, rio Paranaguá, rios de Paranapanema, Apiaí e Itapetininga – estavam vinculadas às disputas dos contratadores da capitania pelo contrato dos meios direitos de Curitiba”.⁹⁸

Sobre essa região, Saint-Hilaire chamou atenção para a dispersão do seu povoamento, já que “em parte alguma há grandes fazendas, mas veem-se, frequentemente, esparsas pelos campos, casas que, mal conservadas, muito pequenas, constituem indício de completa indigência”.⁹⁹ Malgrado esse aparente vazio populacional, já indicamos que, à semelhança do processo em que esteve inserida a restauração administrativa de São Paulo – a necessidade de defesa das fronteiras contra os espanhóis –, a Coroa buscou estimular o povoamento das áreas no extremo sul, constituindo uma espécie de povoamento dirigido.¹⁰⁰

⁹⁷ Maria Luiza Marcílio. *Op. Cit.*, pp. 150-151.

⁹⁸ Bruno Aidar Costa. *A vereda dos tratos. Fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. São Paulo: FFLCH/USP, 2012 (tese de doutorado), p. 330.

⁹⁹ Auguste de Saint- Hilaire. *Viagem à província de São Paulo*. São Paulo: Martins, 1940, p. 267.

¹⁰⁰ Maria Luiza Marcílio. *Op. Cit.*, pp. 134-135.

De qualquer forma, se em 1808, Sorocaba, vila mais central na capitania, contava com 1.660 fogos, Itapetininga apenas possuía 761 e Apiaí, 193, números bem inferiores à também importante vila de Curitiba, que chegava ao total de 1.689 fogos no mesmo ano.¹⁰¹ As vilas do “interior”, por exemplo, apresentavam, em média, 900 fogos, se considerarmos Itu, Porto Feliz, Campinas, Jundiaí e Mogi Mirim, sendo que o número mais baixo, referente a Campinas era de 631, totais que se referem ao mesmo ano de 1808.

III. O “interior” paulista

A região do interior paulista, também conhecida como o Oeste Paulista, era muito menos extensa a ocidente do que viria a ser na segunda metade do século XIX, sendo as terras à beira do rio Tietê - no sentido de Mato Grosso -, para além de Porto Feliz, áreas do “sertão desconhecido”; já no caminho para Goiás, a vila mais ao norte era a de Mogi Mirim. Determos-nos, assim sendo, sobre o último *espaço econômico* da capitania de São Paulo, que englobava sobretudo as vilas compreendidas na região do “quadrilátero do açúcar”, cuja formação e importância para a economia da capitania de São Paulo no século XVIII já discutimos. Ao analisarmos as características e a composição das produções das vilas de Itu, Campinas, Porto Feliz, Jundiaí e Mogi Mirim no alvorecer do Oitocentos, poderemos compreender em que medida essas localidades estabeleceram relações comerciais com a metrópole e quais papéis desempenhavam nas trocas mercantis regionais.

Itu fora criada ainda em meados do século XVII e sua jurisdição, pelo menos até o fim da centúria seguinte, era imensa. Maria Marcílio detalhou o processo de desmembramento da vila, a partir da criação de Porto Feliz, em 1797, e de Piracicaba (Vila Nova da Constituição) em 1821. A partir daquele momento, até o fim do século XIX, foram sendo criados municípios novos, que ganhavam autonomia frente aos antigos territórios (é o caso de Araraquara, Brotas, Jaú, São Carlos do Pinhal, Indaiatuba e Cabreúva).¹⁰² Para os efeitos de nossa análise, destarte, consideraremos apenas a vila de Porto Feliz (antiga freguesia de Ararituaba, como explanamos anteriormente), única criada ainda no século XVIII, haja visto que as outras apareceriam somente às vésperas ou depois da Independência.

As características da produção e da exportação de Itu eram-lhe bem particulares sobretudo porque, ainda que suas produções fossem variadas para atender às demandas

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 145. Devemos lembrar que Curitiba sempre pertenceu, no período colonial, à capitania de São Paulo, tendo sido desvinculada e anexada à província do Paraná apenas na década de 1850.

¹⁰² *Ibidem*, p. 144.

regionais do comércio e consumo, sua pauta de produtos vendidos, nas primeiras duas décadas do Oitocentos, foi composta fundamentalmente pelo açúcar.

Tabela 46- Produção, consumo e exportação de Itu em 1798

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	500	500	0
AÇÚCAR (em arrobas)	66.540	988	65.552
TABACO (em arrobas)	4	4	0
ARROZ (em arrobas)	200	200	0
GOMA (em arrobas)	4	4	0
AGUARDENTE (em pipas)	100	100	0
MADEIRA (em dúzias)	200	200	69
COUROS (em centos)	500	500	0
CAFÉ (em arrobas)	10	2	8
GADO VACUM	500	390	110
TANADOS (em centos)	100	100	0
TOTAL	87:200\$000	8:800\$000	78:400\$000¹⁰³

Fonte: “Maços de População da vila de Itu”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Notável produtora de algodão e dos mantimentos comuns à dieta dos paulistas, a vila já exportava, antes da virada do século, mais de 65.000 arrobas de açúcar, quantia alta se tomarmos como referência qualquer outra localidade da capitania de São Paulo. Ainda que não aparecessem discriminados nas tabelas, produziam-se os três tipos: branco, redondo e mascavo. O primeiro, em 1798, saía ao preço médio de 1.440 réis a arroba, o segundo, a 1.120 réis e o último custava 800 réis. Nesse sentido, mais de 90% dos rendimentos obtidos com a venda de produtos provinham do comércio da produção açucareira. Já os outros produtos eram absorvidos pelas demandas locais, sendo pouco provável a venda a outras vilas, haja visto que o milho, nesse momento inicial, não aparecia ainda como gênero de cultivo local. Apesar disso, também não consta o grão nas tabelas elaboradas que elencam os gêneros importados, mas é muito provável que fosse trazido de outras vilas ou que seu cultivo, ainda incipiente, não constasse nos recenseamentos.

Toda a exportação, de açúcar e café (ainda que muito baixa) foi remetida a Lisboa, padrão que se manteve durante todos os anos analisados. Assim sendo, o escoamento da produção dava-se, via de regra, através do porto de Santos, rumo à metrópole portuguesa. Do Reino (Lisboa e Porto), compravam-se vinhos, panos diversos, chapéus e sal, que chegavam em quantidades consideráveis, haja visto que, no mesmo ano, importaram-se 41:200\$000 réis

¹⁰³ Na documentação original, constam 196 mil cruzados. O cálculo para adaptação foi feito pelo pesquisador, na proporção de 1 cruzado = 400 réis.

em mercadorias. Se Itu não apresentava déficits nos balanços comerciais, como ocorria em Atibaia, isso era devido às altas somas provenientes da venda do açúcar.

Nos primeiros anos da década de 1800, os produtos exportados por Itu foram o açúcar, o café, couros e madeiras, em quantidades diminutas. Como expusemos, as tendências verificadas para 1798 mantiveram-se: remetia-se todo o açúcar e café a Lisboa. O aumento, entre o primeiro ano e 1805, foi da ordem de 6,5%, passando-se de 65.552 arrobas a 69.848.¹⁰⁴ Note-se, outrossim, que também a exportação cafeeira experimentou crescimento importante, não obstante a produção ainda fosse muito pequena. Nos anos de 1800 e 1804, venderam-se mais de 100 arrobas do gênero agrícola.

Igualmente na pauta de produtos importados o padrão manteve-se o mesmo. Seguiu-se comprando variados produtos de Lisboa e do Porto, que somavam grandes quantias, inferiores, todavia, ao montante total corresponde às vendas do açúcar à metrópole. Em 1800, por exemplo, gastaram-se 20:800\$000 réis, ou mais de 20 contos, em mercadorias importadas; número inferior aos 35:714\$000 referentes ao último ano dessa série, 1805.

Tabela 47- Produtos exportados por Itu entre 1800 e 1805

PRODUTOS	1800	1801	1803	1804	1805
AÇÚCAR (em arrobas)	66.404	58.560	51.696	52.448	69.848
CAFÉ (em arrobas)	108	20	20	120	-
COUROS (em centos)	150	-	-	-	-
MADEIRA (em dúzias)	-	69	69	-	-

Fonte: “Maços de População da vila de Itu”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Nos anos seguintes, a produção continuou crescendo e registrou, à exceção de 1811 e 1815, quantidades sempre superiores. Entre 1805 e 1808, já crescera consideravelmente a exportação, em torno de 15%. Foi apenas em 1818, porém, que a exportação ultrapassou a casa das 100.000 arrobas, que, vendidas a 1\$360 réis cada, somaram a exorbitante quantia de 140 contos de réis angariados pelos produtores de Itu. No que concerne ao preço do açúcar, parece que ele se manteve estável até o último ano da série analisada. A partir de 1819, as tabelas desaparecem pelo menos até 1824, quando a arroba saiu ao preço de 1.760 réis.

¹⁰⁴ Os cálculos das quantidades de açúcar também foram convertidos. Na documentação, mede-se o açúcar em quintais, de maneira que, para chegarmos ao número de arrobas, multiplicamos os totais documentados por 4.

De qualquer forma, os preços do açúcar de Itu estavam mais ou menos alinhados com os produzidos em outras partes da capitania, embora tenham sido constantes as queixas sobre a qualidade do produto exportado. Sobre o tema, Maria Thereza Petrone pontuou que “com o correr do tempo, quando já se acumulava certa experiência, as inovações técnicas para melhorar a produção de açúcar nunca conseguiram chegar a São Paulo, ou tiveram aqui difusão lenta e limitada”¹⁰⁵. Por isso, os senhores de engenho paulistas não se preocuparam em produzi-lo em qualidades melhores, já que, conforme afirmara Melo Castro e Mendonça, a fabricação do açúcar em “serra acima” era muito fácil.¹⁰⁶ Mas não só a isso se devia a sua má qualidade, também durante o transporte estava-se sujeito a contratempos. Segundo a historiadora, só fugia à essa regra o açúcar do litoral norte, ainda que os preços tenham sido, em geral, similares.

Tabela 48- Quantidade de açúcar exportada por Itu entre 1808 e 1818

ANO	ARROBAS
1808	79.692
1809	70.104
1811	31.424
1815	44.824
1817	71.040
1818	104.616

Fonte: “Maços de População da vila de Itu”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Seja como for, o fato é que Itu se diferenciou não só das vilas das outras áreas de São Paulo, mas dentro da própria região do interior e do “quadrilátero”. Embora as outras tenham também apresentado totais produtivos altos, nenhuma chegou ao patamar da vila ituana. Entre 1798 e 1818, foram, pelo menos, 954.080 arrobas exportadas a Portugal, média de 59.630 por ano. Se considerarmos os números da produção, beira-se a 1.000.000 de arrobas.¹⁰⁷

No final desse período, ainda se importavam os gêneros habituais de Lisboa e do Porto, como vinhos de ambas as cidades, panos de linho, de lã, algodão e chapéus, que, em 1818, totalizaram quase 41 contos de réis, quantia muito inferior, contudo, em relação àquilo que se arrecadara com a venda das produções.

¹⁰⁵ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira...*(Op. Cit.), pp. 180-181.

¹⁰⁶ “Sobre o açúcar, meios de restabelecer a má reputação em que ele está em Lisboa, e mesmo no Rio de Janeiro”. 31 de janeiro de 1799. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 29, 1899, pp. 120-121.

¹⁰⁷ Dividimos o total por 16, anos para os quais temos dados disponíveis.

Tabela 49- Quantidade de açúcar exportada por Itu a Lisboa entre 1798 e 1818

ANO	PRODUÇÃO	EXPORTAÇÃO
1798	66.540	65.552
1800	67.296	66.404
1801	60.584	58.560
1803	53.720	51.696
1804	58.448	52.448
1805	72.920	69.848
1808	81.200	79.692
1809	71.092	70.104
1810	26.176	25.400
1811	31.724	31.424
1812	52.456	51.996
1813	53.636	53.240
1815	45.920	44.824
1816	58.252	57.236
1817	72.052	71.040
1818	106.128	104.616

Fonte: “Maços de População da vila de Itu”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Embora sua produção tenha sido, na maioria dos anos, inferior à de Itu, Porto Feliz, que fora emancipada de Itu e elevada à condição de vila no fim do Setecentos¹⁰⁸, no início do século XIX, registrou-se exportação de mais de 108 mil arrobas de açúcar. A economia da vila era, em geral, semelhante à de Itu, com algumas diferenças, contudo, importantes.

Tabela 50- Produção, consumo e exportação de Porto Feliz em 1801

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	40	40	0
AÇÚCAR (em arrobas)	109.600	800	108.800
TABACO (em arrobas)	40	40	0
FARINHA (em alqueires)	1.000	600	400
MILHO (em alqueires)	5.000	5000	0
FEIJÃO (em alqueires)	1.500	1250	250
TOUCIHO (em arrobas)	1000	800	200
MADEIRAS (em dúzias)	400	400	0

Fonte: “Maços de População da vila de Porto Feliz”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

¹⁰⁸ Ver subcapítulo 2.2. (“O ‘quadrilátero do açúcar e o caso de Porto Feliz’ ”)

Em primeiro lugar, produziam-se mais gêneros agrícolas, como a farinha, o milho e o feijão, que não apareciam nas tabelas referentes às produções de Itu, pelo menos até 1820. Não obstante a produtividade não ter sido elevadíssima, era suficiente para que se abastecesse a população local e, provavelmente, se enviasse algum excedente a Itu. Pudemos constatar, assim, intenso cultivo do milho, por exemplo. Em 1801, foram produzidos 5.000 alqueires, enquanto, no ano seguinte, constam 120.000, todos consumidos na vila. Até o ano de 1817, não se encontram mais tabelas nas listas nominativas discriminando a produção, mas, nesse ano, foram registrados 64.435 alqueires do mesmo produto, total que seria ainda inferior aos 75.791 referentes a 1820.

No que se refere ao feijão, observa-se o mesmo padrão: 1.500 alqueires produzidos em 1801, 5.000 no subsequente e 10.486 em 1820. A grande maioria, tanto para um gênero quanto para outro, é registrada como de consumo interno dos habitantes de Porto Feliz. Malgrado não existam indícios concretos na documentação analisada, exceto até 1801, pode-se considerar uma hipótese que diz respeito ao segundo fator que diferenciava a economia de Porto Feliz daquela de Itu: o fato de a vila, como já expusemos, ser ponto de saída das monções, tendo apresentado, portanto, intenso comércio com a região mineira do interior do Brasil.

Tabela 51- Produção, consumo e exportação de Porto Feliz em 1802

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR (em arrobas)	61.360	5.360	56.000
ARROZ (em alqueires)	400	400	0
TABACO (em arrobas)	40	40	0
FARINHA (em alqueires)	-	-	80
MILHO (em alqueires)	120.000	120000	0
FEIJÃO (em alqueires)	5.000	4940	60
TOUCINHO (em arrobas)	6000	5960	40
COUROS (em centos)	117	117	0
MADEIRAS (em dúzias)	100	100	0

Fonte: “Maços de População da vila de Porto Feliz”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Parte da produção desses mantimentos, portanto, foi, mesmo depois de 1801, provavelmente remetida à região das minas mato-grossenses sem que houvesse rígida discriminação escrita. Outro indício que corrobora essa tese pode ser verificado na descrição dos produtos exportados de 1802, por exemplo. Embora não tenha havido produção de farinha, aparecem 80 alqueires exportados, que, em teoria, não poderiam ser remanescentes da produção do ano anterior, uma vez que dos 1.000 alqueires produzidos em 1801, 600 teriam sido consumidos e 400 exportados. Nesse sentido, pode ter sido documentada a exportação de farinha proveniente de outras localidades, evidenciando o já conhecido papel de entreposto comercial de Porto Feliz.

Para 1798, 1799 e 1801, aparecem registros do envio a Cuiabá de arroz, toucinho, feijão, farinha de milho e tabaco, sem que tivesse havido produção o suficiente para realizá-la. A partir de 1802, desaparecem as notas sobre esse comércio, mas provavelmente, ele se manteve, ainda que em menor escala¹⁰⁹, o que explica que no fim da década de 1810, aparecessem documentadas as quantias totais dos gêneros como o arroz, o feijão e o milho, não obstante a sua produção tivesse sido muito superior ao do início do século.¹¹⁰

Outra diferença em relação a Itu dizia respeito ao comércio com as “vilas do Sul”: em 1817, 1818 e 1820, a aguardente produzida na vila aparece toda exportada a essas localidades, que não podem ser identificadas com precisão por falta de referências mais específicas. No último ano analisado, também a essas vilas meridionais aparecem produtos enviados como parte da produção de feijão e da farinha de milho.

Tabela 52- Exportações de Porto Feliz entre 1817 e 1820

ARTIGOS	1817	1818	1820
AÇÚCAR (em arrobas)	60.424	85.276	75.540
AGUARDENTE (em canadas)	1200	604	1.236
FEIJÃO (em alqueires)	200	-	486
MILHO (em alqueires)	-	-	300

Fonte: “Maços de População da vila de Porto Feliz”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

A grande semelhança com a vila ituana residia no fato de que toda a produção açucareira, ou pelo menos a imensa maioria dela, era remetida a Lisboa. Em todos os anos,

¹⁰⁹ Haja visto que as expedições foram se tornando menos intensas no século XIX em relação ao anterior, sem que, contudo, elas tenham desaparecido pelo menos até meados da centúria.

¹¹⁰ Também o toucinho e o algodão eram artigos que, ano a ano, apareciam nas tabelas de produções de Porto Feliz. Para mais detalhes sobre as quantidades cultivadas de cada gênero agrícola, vejam-se os anexos, em que constam todas os anos aos quais tivemos acesso (que, em comparação com a série de Itu, foram poucos).

verificou-se a venda para a cidade portuguesa e as quantias vendidas, se não eram tão significativas quanto as de Itu, chegavam perto. Em 1817, Itu enviava a Portugal 72.052 arrobas (vide tabela 44), enquanto Porto Feliz exportava 60.424, 16% a menos. No ano seguinte, 106.128 saíam da primeira vila, enquanto 85.726 eram exportadas de Porto Feliz.

Quanto ao preço do açúcar, há poucos registros na documentação, mas, para os anos disponíveis, constatou-se média de 933 réis pela arroba¹¹¹, menos, portanto, do que valia o açúcar da maior produtora da capitania e também da vila de São Sebastião, na marinha paulista. Não se conhecem as razões para este fenômeno, ainda que se possa presumir que, pelo fato de a distância em relação a Santos ser ainda maior do que de Itu, o açúcar pudesse deteriorar-se de alguma maneira ou mesmo por questões de cultivo e técnicas agrícolas, que talvez fossem menos eficazes em Porto Feliz.

A importação de vinho e panos também foi constante durante os anos, lembrando que, enquanto duraram as expedições fluviais, levavam-se muitos produtos do Reino para serem comercializados na região das minas, ainda que outra parte dos produtos importados fosse para o consumo da população local e, muito possivelmente, da pequena elite que se formara graças à produção de açúcar.

Dessa forma, embora a influência das trocas comerciais propiciadas pelo comércio de monções e as vendas, a partir da segunda década do Oitocentos, para as vilas meridionais tenham sido fatores que afastaram o perfil econômico de Porto Feliz daquele verificado em Itu, é possível estabelecermos pontos em comum entre as duas localidades, notadamente no que se refere à alta produção do açúcar e seu recorrente envio a Portugal. As quantias produzidas e exportadas nas duas localidades não foram verificadas em nenhuma outra localidade, o que não significa que não fossem relevantes as produções, de açúcar ou de víveres em geral, das outras vilas.

Campinas, por exemplo, que já existia desde a década de 1760 enquanto povoado, mas fazia parte da vila de Jundiaí. Apenas foi erigida à condição de vila, sob o nome de São Carlos, no mesmo ano de Porto Feliz, em 1797. Em comparação com as duas outras localidades, a vila apresentava diversificação agrícola ainda mais evidente, não obstante sua produção de açúcar fosse das maiores da capitania. Ainda em 1798, exportava, além do doce, milho, feijão, farinha, toucinho, algodão e tabaco. Suas produções tinham, porém, destinações múltiplas. Nesse ano, enviou-se à capital, além de, para Santos, açúcar e algodão e para Itu, milho, feijão, farinha e toucinho, justamente os víveres que não eram produzidos pela vila, o

¹¹¹ Há informações sobre 1798, ano em que o preço médio foi de 1\$000 réis; também sobre 1799, quando se vendeu pelos mesmos 1\$000 réis e sobre 1801, quando o valor decaiu e saiu à média de 800 réis a arroba.

que evidencia o comércio local que era consumado entre as vilas e não necessariamente aparecia em toda a documentação.¹¹²

Tabela 53- Produção, consumo e exportação de Campinas em 1798

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR BRANCO (em arrobas)	8.094	0	8.094
AÇÚCAR REDONDO (em arrobas)	19.768	0	19.768
AÇÚCAR MASCADO (em arrobas)	1.596	0	1.596
AGUARDENTE (em canadas)	290	290	0
MILHO (em alqueires)	24.525	24.220	305
FEIJÃO (em alqueires)	4.080	3998	432
FARINHA (em alqueires)	69	0	69
TOUCINHO (em arrobas)	3.449	2208	906
ALGODÃO (em arrobas)	70	40	30
TABACO (em arrobas)	90	45	45
TOTAL	23:640\$480	5:887\$120	17:750\$120

Fonte: “Maços de População da vila de Campinas”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Constatamos, portanto, que o açúcar produzido nessa vila, além de ser exportado a Portugal, também supria a cidade de São Paulo. Foram 3.139 arrobas enviadas à capital e 10.000 à vila portuária. Nos registros desse ano, contudo, não há referências diretas, como nos de Itu e Porto Feliz, do destino desse produto depois de chegado a Santos. Pela sua quantia, acreditamos que ele fosse enviado a Lisboa, como acontecia com o açúcar proveniente das outras vilas.¹¹³ Já o preço da arroba de açúcar branco foi superior ao de Porto Feliz e mais próximo ao praticado em Itu, por volta de 1.360 réis a arroba, quantia alta em relação às demais vilas da capitania.

Seis anos mais tarde, a quantidade de açúcar produzida foi de mais de 30.000 arrobas, das quais 2.205 foram remetidas à capital e 28.490 a Santos, para serem enviadas a Europa. Nesse mesmo ano de 1804, apareceu na pauta de exportações da vila outro produto que não mais sairia dos registros documentados: a aguardente. Campinas parece ter se especializado na produção da bebida e, ao longo da primeira década, incrementado as quantias que eram

¹¹² Apesar da exportação, nos Maços de Itu não constam as compras feitas de Campinas dos mantimentos que lhe faltavam, como apontamos em momento precedente.

¹¹³ É necessário levar em consideração que, apesar das diretrizes, não havia regras rígidas de como documentar essas produções. Por isso, para algumas vilas, há referência direta à exportação para Portugal sem explicitar que ela se dava por Santos. Para outras, a exportação aparece tendo como destino a vila quinhentista do porto, mas são poucas as chances de que o gênero não tenha saído rumo à metrópole.

vendidas. O grande mercado consumidor desse produto foi o paulistano, que, nesse ano, recebeu 698 canadas, além de parte da produção de trigo, toucinho, feijão e couro. A outra parte, à semelhança de 1798, foi enviada à vila ituana, para suprir a demanda de seus habitantes. Quanto ao milho, toda a produção de Porto Feliz foi novamente vendida para Itu, onde parece que não se desenvolveu o hábito do cultivo do grão até pelo menos meados da década de 1820, quando essa situação se alterou.¹¹⁴

Tabela 54- Produção, consumo e exportação de Campinas em 1804

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR (em arrobas)	31.020	525	30.495
CACHÇAÇA (em canadas)	756	58	698
MILHO (em alqueires)	26.420	24.320	2.100
FEIJÃO (em alqueires)	1.844	1.700	144
TOUCINHO (em arrobas)	1.168	104	1.064
ALGODÃO (em arrobas)	56	40	16
TRIGO (em alqueires)	106	80	26
AMENDOIM (em alqueires)	121	53	68
FUMO (em arrobas)	15	15	0
MAMONA (em canadas)	100	85	15
TOTAL	46:633:160	6:732:960	39:900:200

Fonte: “Maços de População da vila de Campinas”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

O padrão econômico da vila de São Carlos, hoje Campinas, parece ter-se mantido estável até o fim da década de 1810. A produção de açúcar, com exceção do ano de 1818, não aumentaria em termos de quantidade de maneira substancial, tendo-se exportado, não mais do que 50.000 arrobas. Em 1812, ainda se exportavam os mesmos produtos à capital, a Itu e a Portugal, com o diferencial que, como podemos depreender da análise da tabela abaixo, a produção de aguardente havia crescido bastante, mais de seis vezes. Nesse ano, das 4.500 canadas produzidas, 4.300 foram vendidas e, com exceção do feijão, que também apresentou notável incremento produtivo da ordem de 2000%, as outras mercadorias mantiveram-se estáveis, variando pouco em relação aos anos iniciais do século.

No que se refere ao preço dos mantimentos de modo geral, os dados, infelizmente, foram desaparecendo, tendo 1809 sido o último ano em que puderam ser verificados. À época, a arroba de açúcar caíra para o valor de 500 réis a arroba, o que pode ser devido à influência da maior concorrência que a abertura dos portos causara, impactando assim o preço

¹¹⁴ Herbert Klein S. & Vidal Francisco Luna. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 67.

das mercadorias, como também pode ter sido fenômeno pontual, haja visto que as variantes eram muitas e mudavam de localidade para localidade. Se lembrarmos que, anos adiante, o açúcar de Itu ainda valia bem mais do que 500 réis, podemos supor que tenha ocorrido, de fato, alguma situação específica ou que o impacto da abertura dos portos nos preços tenha sido de curto prazo.

Tabela 55- Produção, consumo e exportação de Campinas em 1812

GÊNEROS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR (em arrobas)	35.000	600	34.400
ARROZ (em alqueires)	800	800	0
MILHO (em alqueires)	30.000	28.000	2.000
FEIJÃO (em alqueires)	8.000	5.000	3.000
FARINHA (em alqueires)	3.000	2.500	500
TOUCINHO (em arrobas)	2.400	1.300	1.100
ALGODÃO (em arrobas)	150	150	0
AGUARDENTE (em canadas)	4.500	200	4.300
TOTAL	28:000\$000	-	-

Fonte: “Maços de População da vila de Campinas”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Em suma, se os dados ainda são obscuros para alguns setores, fornecem-nos subsídios para algumas conclusões acerca da produção de Campinas às vésperas de 1821. Como apontamos, 1818 foi ano excepcional, já que se exportaram quase 100.000 arrobas de açúcar, além de ter-se verificado menor quantia dos outros mantimentos, situação que, comparando-se aos dados de 1822, não se prolongou. Nesse último ano, já se tornara a produzir e vender as quantias usuais de açúcar da vila de São Carlos, bem como os víveres aparecem em maiores quantidades. Para o caso da aguardente, a chamativa quantia de 84.440 canadas exportadas em 1813 foi também exceção à regra. Os patamares de venda da bebida, até 1820, também se mantiveram aquém das 4.000 canadas, mesmo que o total de 1818 possa sugerir que houve declínio nos anos finais dessa segunda década do Oitocentos. Na verdade, não houve, porque quatro anos depois, em 1822, vendiam-se 9.000 canadas do mesmo produto.

Devemos levar em consideração não só as limitações dessa documentação, que dependia do preenchimento meticuloso dos agentes fiscalizadores, sujeitos a cometer falhas, por óbvio; como também, reforçamos, considerar a hipótese de que situações adversas, alheias ao nosso conhecimento, tinham impacto na produtividade das safras e na negociação das vendas.

Tabela 56- Exportações de Campinas em 1813, 1816 e 1818

GÊNEROS	1813	1816	1818
AÇÚCAR (em arrobas)	53.136	47.240	99.000
ARROZ (em alqueires)	800	2.400	-
FARINHA (em alqueires)	5.000	3.000	500
TOUCINHO (em arrobas)	8.000	8.000	-
AGUARDENTE (em canadas)	84.440	3.400	800
FUMO (em arrobas)	200	-	-
FEIJÃO (em alqueires)	-	8.000	-
MILHO (em alqueires)	-	3.500	2.000

Fonte: “Maços de População da vila de Campinas”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Se Campinas desempenhou papel importante de fornecedor de artigos que faltavam a Itu e também atendiam à capital, seu papel de fornecedora açucareira à metrópole foi desempenhado constantemente, como também o faziam as vizinhas Itu e Porto Feliz. A primeira, marcada pela exportação maciça de praticamente só um produto, sua maior riqueza, e a segunda influenciada pelo comércio com as minas. Quando propusemos que essa região constituía um “espaço econômico” da capitania à parte, nos referimos à presença de localidades que eram **marcadas não só pelas conexões com outros mercados** da própria colônia, dentro ou fora da capitania, mas, sobretudo, graças às suas **elevadas e recorrentes exportações**, via porto de Santos, a Portugal, de onde compravam produtos manufaturados para consumo, mesmo depois de 1808.

Nos meandros dessa área de São Paulo, estava também Jundiaí, que fora ganhara o status de vila em 1655. Por apresentar lacunas nos dados referentes à primeira década do século XIX, optamos por analisar, em oposição, os anos de 1799 e 1817, para que possamos tecer considerações a respeito da economia da vila naquele momento.

De modo geral, Jundiaí apresentava quadro bem variado de produções e exportações, sem, contudo, ter-se destacado em relação a suas vizinhas pela quantidade de produção de nenhum gênero, com exceção da rapadura, que, em 1817, teve mais de 100.000 unidades vendidas. Os registros da mercadoria, entretanto, não estão presentes nos outros anos consultados e, quando aparecem, não há especificação da quantia produzida. Mesmo assim, as referências sugerem que a vila tenha mantido de forma constante alguma produção, que não poderia ter sido tão incipiente a ponto de possibilitar a exportação de tamanha quantidade naquele ano.

Tabela 57- Produção, consumo e exportação de Jundiaí em 1799

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR (em arrobas)	2.720	0	2.720
MASCAVO (em arrobas)	264	0	264
REDONDO (em arrobas)	1.280	0	1.280
AGUARDENTE (em canadas)	151	0	151
MILHO (em alqueires)	44.207	42.000	2.207
FEIJÃO (em alqueires)	4.376	4.000	376
ALGODÃO (em arrobas)	930	765	165
ARROZ (em alqueires)	36	0	36
TOUCINHO (em arrobas)	5.438	5.000	438
BOIS	156	100	56
POTROS	14	0	14
TOTAL	20:488\$000	13:132\$000	7:356\$000

Fonte: “Maços de População da vila de Jundiaí”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Produzia-se açúcar, milho, feijão, algodão, amendoim, farinha, arroz e feijão, além de ter sido usual a referência a criação de animais, o que justifica a presença de toucinho na tabela discriminando a produção e consumo de 1799. Desses mantimentos, no final do século XVIII, exportaram-se todos, diferentemente do que observamos dezoito anos depois. Na esteira das dinâmicas das localidades em seus arredores, Jundiaí enviava açúcar a Santos, para ser remetido a Lisboa pelo seu porto, enquanto as outras mercadorias seguiam à capital, São Paulo, para abastecer a demanda dos paulistanos.

É claro que as mercadorias, se eram consumidas pelos habitantes da cidade, também tomavam outros rumos por meio do comércio intenso que ali ocorria e, como já indicamos, as informações de que dispomos sobre os produtos que seguiam por rotas terrestres são escassas, de maneira que podemos apenas indicar que esses produtos que chegavam à capital, fosse de Jundiaí, Porto Feliz ou Campinas, seguramente eram, além de lá consumidos, redistribuídos a outras áreas da capitania e da própria América Portuguesa.

Merece destaque a produção de milho, que, em ambos os anos, superou os 40.000 alqueires produzidos, e a produção de feijão, que era relativamente alta e atendia à população local sem que se necessitasse importar o grão, como acontecia em Itu, por exemplo.¹¹⁵ Além disso, a produção de aguardente também parece ter sido seguida ao longo das duas décadas, mas, em 1817, constam ter sido produzidas 10.050 canadas da bebida e na coluna de

¹¹⁵ No ano de 1808, foram contados, em Jundiaí, 722 fogos e a população era por volta de 3.300 pessoas. Cf. Elizabeth Darwiche Rabello. *Op. Cit.*, pp. 32-33; Maria Luiza Marcílio. *Op. Cit.*, p. 144.

exportação, não aparece a diferença entre a produção e o consumo da vila, que seria de 9.630 canadas, mas, em seu lugar, há número muito inferior, o que pode ter sido decorrente de algum erro no preenchimento dos dados pelos responsáveis. Por conseguinte, não sabemos se foram produzidas de fato as mais de 10.000 canadas, o que teria gerado acúmulo do estoque dos produtores ou sido vendido maciçamente à capital paulista; ou, se, por outro lado, preencheu-se incorretamente o valor de produção, que poderia ter sido de 1.005 canadas, valor obtido se somarmos as 420 consumidas em Jundiá com as 585 exportadas.

Tabela 58- Produção, consumo e exportação de Jundiá em 1817

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR (em arrobas)	9.202	562	8.640
MASCAVO (em arrobas)	1.218	0	1.218
REDONDO (em arrobas)	4.560	340	4.220
AGUARDENTE (em canadas)	10.050	420	585
RAPADURAS	102.400	-	102.400
MILHO (em alqueires)	48.276	48.116	160
FEIJÃO (em alqueires)	4.902	4.902	0
ALGODÃO (em arrobas)	600	600	0
AMENDOIM (em alqueires)	174	174	0
ARROZ (em alqueires)	675	675	0
FUMO (em arrobas)	36	36	0
CAPADOS (em centos)	1.512	1.020	492
CAVALOS	36	36	0
FARINHA MANDIOCA (em alqueires)	60	60	0
VACUNS	432	432	0
TOTAL	37:536\$680	18:817\$920	18:718\$860

Fonte: “Maços de População da vila de Jundiá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Seja como for, a vila tinha produção bem diversificada, proveniente dos cerca de 500 agricultores que lá produziam e lograva abastecer toda a população local, como exportar para o Reino e para a capital, mas não só. Jundiá também consumia uma série de produtos vindos do Reino, como vinho do Porto, sal (que, aliás, em 1798, foi comprado pela exorbitante quantia de 4.480 réis por alqueire), panos e até mesmo aguardente do Pico.¹¹⁶

¹¹⁶ Fonte: “Maços de População da vila de Jundiá”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Tabela 59- Exportações de Jundiaí em 1815, 1816 e 1818

ARTIGOS	1815	1816	1818
AÇÚCAR (em arrobas)	3.713	2.800	2.800
MASCAVO (em arrobas)	681	500	500
REDONDO (em arrobas)	1.649	1.010	1.010
AGUARDENTE (em canadas)	240	160	160
MILHO (em alqueires)	72	400	400
FEIJÃO (em alqueires)	-	50	50

Fonte: “Maços de População da vila de Jundiaí”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Nos anos finais do período analisado, a vila ainda remetia a Portugal, ex-metrópole, seus açúcares e a cidade de São Paulo, enviava alguns mantimentos. As quantias e a variação de produtos elencados foi, contudo, menor, o que sugere que talvez tomasse fôlego algumas alterações nas suas relações produtivas e econômicas, já que a mesma tendência pôde ser verificada nas listas do ano de 1822, quando poucos artigos foram vendidos para outras localidades.

Finalmente, no mesmo caminho de Goiás em que se situava Jundiaí, estava localizada a vila de Mogi Mirim, criada em 1769, a partir do desmembramento da primeira vila. Diferenciava-se de Mogi Guaçu, freguesia que só seria elevada a município na segunda metade do século XIX. Sobre a vila de Mogi Mirim, os dados são realmente escassos, mas, a partir do estudo de suas produções de 1798, único ano para o qual estão disponíveis as informações, podemos compreender qual era o seu perfil econômico na virada para o Oitocentos e em que medida ele estava de acordo com os padrões verificados nas outras vilas do que convencionamos como o “interior paulista”.

É notório que a sua produção era bem inferior à das outras vilas, especialmente em termos de víveres diversos, embora sua população ultrapassasse, no mesmo ano de 1798, os 7.300 habitantes.¹¹⁷ Não existem registros, contudo, da chegada de mantimentos de outras vilas vizinhas para suprir a demanda local, o que, provavelmente, acontecia na prática, haja visto que Mogi Mirim importava vinhos e panos feitos em Portugal, fato que evidencia a articulação com o comércio regional.

A presença do cultivo de cana na vila é bastante similar à situação da vizinha Jundiaí. Eram também vendidas, em Mogi Mirim, rapaduras produzidas na vila e sua produção de açúcar foi, no ano analisado, bastante parecida com a outra vila, tendo-se exportado o total de

¹¹⁷ Elizabeth Darwiche Rabello. *Op. Cit.*, pp. 32-33

2.888 arrobas. O preço médio foi de 1.400 réis cada, o que corresponde às tendências gerais verificadas nas outras vilas, excetuando-se Porto Feliz, como já indicado.

Tabela 60- Produção, consumo e importação de Mogi Mirim em 1798

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em arrobas)	452	404	48
AÇÚCAR (em arrobas)	3.128	240	2.888
FUMO (em arrobas)	740	396	344
TOUCINHO (em arrobas)	744	480	264
FEIJÃO (em alqueires)	439	420	19
MILHO (em alqueires)	1.839	1.000	839
ARROZ (em alqueires)	100	100	0
TRIGO (em alqueires)	100	14	30
RAPADURAS	6.950	2.950	4.000
AGUARDENTE (em canadas)	425	325	100

Fonte: “Maços de População da vila de Mogi Mirim”. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Faltam informações, ademais, sobre o destino das suas exportações, mas provavelmente a vila enviava suas produções à capital, como ocorria nas demais localidades da região. Além do quê, uma vez que sua produção açucareira era considerável, pode-se supor que também era remetida a Portugal, de maneira que seus outros excedentes deveriam tomar o mesmo percurso, rumo à cidade e a Santos, para serem levados ao Reino.

O desenvolvimento da lavoura canavieira em Mogi Mirim, segundo Maria Thereza Petrone, deu-se somente a partir de 1836, pois, nessa data, “embora não fosse ela desprezível, contavam-se somente 35 engenhos com uma produção de 40.520 arrobas de açúcar e 2.319 canadas de aguardente”. Para a historiadora, muitos mineiros foram atraídos pelas boas terras da vila e para lá se dirigiram. Saint-Hilaire comentou que, quando lá esteve, em 1819, “havia um grande número de engenhos”. Esse processo culminou na espantosa cifra de 227 000 arrobas produzidas em 1854, quantia que nunca foi alcançada por Itu.¹¹⁸

*

A partir do estudo das vilas compreendidas nessa região do “interior” paulista, pudemos perceber, como já salientamos, a intensa rede de mercado que entre elas se desenvolveu e a presença de elemento comum a todas elas: as trocas comerciais com o Reino,

¹¹⁸ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... (Op. Cit.)*, pp. 50-51

através do porto de Santos, por onde saía, principalmente, o açúcar durante todo o período analisado. As vilas “no caminho ao sul”, por sua vez, mantiveram conexões mercantis com as áreas meridionais do Brasil e também com Portugal (no caso do açúcar sorocabano), enquanto as áreas no “entorno da capital” apresentaram seguidas relações comerciais com a cidade de São Paulo, em cuja órbita elas estavam inevitavelmente inseridas. Todos os vínculos estabelecidos nessas regiões diferiram sensivelmente daqueles que pudemos observar na faixa da marinha norte e no Vale do Paraíba, áreas mais conectadas ao porto do Rio de Janeiro do que ao da própria capitania.

3.3 - O escoamento da produção pelo porto de Santos e o comércio com Portugal no início do século XIX

As transformações na economia de São Paulo foram resultados diretos das políticas empreendidas desde a restauração política de 1765, como apontamos. Os desafios que a Coroa portuguesa teve de enfrentar estiveram relacionados à defesa territorial, problema intrinsecamente ligado à questão da ocupação de terras e da necessidade de se estimular o incremento econômico. Nesse processo, a capitania, que até então permanecia inserida de maneira frágil no sistema colonial, passou a integrar de maneira mais direta o comércio atlântico com a metrópole. Sendo assim, pudemos observar não só o aumento da produção para atender as demandas locais e das outras partes da colônia, mas foi igualmente notável a ampliação das exportações que rumavam a Portugal.

Da análise dos “espaços econômicos” paulistas, pudemos perceber que as relações entre as várias partes de São Paulo mantiveram-se recorrentes com as outras áreas do Brasil e, principalmente, com Portugal, tanto na primeira quanto na segunda década do Oitocentos. Essas trocas comerciais foram, portanto, estabelecidas em primeiro momento como parte daqueles projetos metropolitanos no contexto do século XVIII e conservaram-se mesmo depois do fim do sistema colonial, em 1808. Faz-se necessário, nesse mesmo sentido, atentarmos ao fato de que a diversificação econômica observada e as exportações para o país ibérico dela decorrentes permaneceram ainda que tivesse tido fim o instituto do exclusivo colonial.

Em acordo com as proposições de Denise Moura, que analisou os dados dos mapas de importação e exportação de Santos, produzidos entre 1808 e 1821, constatamos que no porto de Santos “existia uma constelação de mercadorias coloniais que formava circuitos mercantis

específicos e integrados a várias outras regiões na América meridional e em Portugal”.¹¹⁹ Segundo a historiadora, a análise desses circuitos mercantis, feita a partir de cada tipo de mercadoria, em detrimento do mero arrolamento da quantidade numérica de embarcações, indicou que o Rio de Janeiro não monopolizou a aquisição de mercadorias coloniais vindas do porto de Santos, como quis parte da historiografia.¹²⁰

No âmbito da pauta de produtos enviados a Portugal, dessarte, o impacto das mudanças políticas econômicas iniciadas em 1808 não exerceu influências negativas no já consolidado comércio entre a praça de Santos e o Reino, como se poderia presumir. Não obstante esse fato, a vinda da família real e a abertura dos portos tiveram importantes consequências para os domínios lusitanos na América e, por óbvio, na administração de São Paulo.

As políticas portuguesas haviam dado frutos em São Paulo, tanto no que tange ao objetivo de lá estabelecer culturas para suprir a população civil e militar quanto na esfera da conjuntura colonial, nos quadros do “novo padrão de colonização”. A vinda da família do Reino ao Brasil interrompeu, todavia, esse processo de integração dos dois espaços imperiais, na medida em que surgiram novos problemas para a manutenção do Império, atrelados, majoritariamente, aos interesses ingleses e à guerra napoleônica na Europa.¹²¹ O livre comércio decretado, os tratados de 1810 e os acontecimentos da década seguinte, que culminariam na Revolução do Porto, em Portugal, e na Independência Nacional, no Brasil, foram fatores que aos poucos alteraram por completo a relação político-econômica entre as duas partes do Império Português.¹²²

¹¹⁹ Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, pp. 95-116.

¹²⁰ Segundo a autora, “Deste modo, os dados aqui reunidos e analisados discordam das teses que restringem os interesses mercantis da vila de Santos aos do Rio de Janeiro. Entre o nal do século XVIII e o início do XIX ocorreu uma ampliação e diversificação da demanda por alimentos e gêneros diversificados no continente e na Europa. Negociantes que atuavam nas cidades e vilas marítimas do Brasil podem ter procurado tirar proveito desta variação da demanda no mercado consumidor. De fato, os dados levantados nos mapas de exportação dos gêneros coloniais do porto de Santos mostram que o número de embarcações destinadas ou oriundas dos portos portugueses atracadas em Santos foi infinitamente inferior às do Rio de Janeiro, como poderá ser visto nos dados que serão apresentados adiante. Mas isto seria suficiente para minimizar a importância das mercadorias oriundas de Santos nos portos portugueses e em certas conjunturas?” In: *Ibidem*, p. 98.

¹²¹ Cf: José Jobson de Andrade Arruda. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.

¹²² Sobre o processo de abertura dos portos do Brasil, José Luís Cardoso apontou que “a segunda entrada de D. Rodrigo para o gabinete ministerial, após quatro anos de abstinência governativa, verificou-se numa altura em que a aliança inglesa mais crucial se revelava para o futuro do nosso país [referindo-se a Portugal]. A manutenção da soberania política implicava compromissos e cedências no plano econômico. Ameaçada e vilipendiada pelas pressões francesas, a coroa portuguesa tornava-se presa dócil nas mãos inglesas a quem entregava o seu destino. A abertura dos portos do Brasil e o tratado de amizade e de comércio, exarados em nome do princípio elevado da liberdade de comércio, recompensavam a cora inglesa (...) D. Rodrigo de Souza Coutinho, o principal paladino do alinhamento político e diplomático com a Inglaterra (...) via-se obrigado a

A cisão do sistema colonial não representou, porém, o fim da diversificação, que se manteria de forma constante pelo menos até a ascensão do café, depois de 1830. Até 1822, Santos foi uma entre outras rotas de confluência da atividade mercantil portuguesa. O período de 1808-1822 pode representar-nos, assim sendo, o seguimento de um processo que fora inaugurado no período anterior.¹²³ No dizer de José Jobson de Andrade Arruda,

o próprio desenvolvimento econômico de São Paulo, efetivamente agregado à expansão cafeeira, deve muito do seu *élan* a uma infraestrutura montada nos anos precedentes ao seu arranque. Uma das marcas da Província de São Paulo é a diversidade de sua produção agrícola, uma verdadeira economia caipira, no início do século XIX, mas que foi capaz de montar uma infraestrutura viária através das barreiras (...) A passividade colonial é, pois, um mito. O crescimento econômico de 1780 a 1830 teve sua visibilidade histórica obliterada pelas ondas verdes do maremoto cafeeiro, depois substituído pela atração das chaminés.¹²⁴

Em outros termos, vale dizer que as medidas tomadas nos momentos finais do sistema colonial – em sua crise, como propôs Fernando Novais, ou no âmbito do “novo padrão”, como conceituou Arruda – tiveram efeitos que transcenderam o seu final. A diversificação agrícola e econômica, portanto, não findou com o sistema da qual nasceu; e os resultados práticos para São Paulo puderam ser observados nas tabelas, já apresentadas, de produções e exportações das vilas, bem como nos registros documentais a respeito dos movimentos mercantis entre Santos e Portugal até 1821.

No ano da abertura, 1808, de Santos saiu um navio em direitura a Lisboa, um a Cabo Verde, já ao Rio de Janeiro seguiram treze embarcações, número ainda inferior aos 24 que seguiram ao Rio Grande aos 27 que foram a São Sebastião. A partir da análise das tabelas 55 e 56, percebemos como o comércio de cabotagem na marinha brasileira era forte e dinâmico, o que evidencia o papel de abastecimento da capitania paulista das outras áreas coloniais. Destaca-se a presença do comércio com o Rio da Prata, que, malgrado fosse área de produção alimentícia já antiga, manteve relações mercantis com Santos. Pode-se afirmar, assim, que a atividade mercantil desse porto teve, nos momentos finais do período colonial, natureza

levar até as últimas consequências a aceitação da doutrina liberal e o acatamento das pretensões da fiel aliada. Não podia ser outra a sua atitude, não podia ser outra a opção portuguesa então feita e prosseguida. Assim se compreende que nos textos que escreve e na ação política que desenvolve no Brasil, defenda a ruptura do pacto colonial (contrariando o que dissera dez anos antes na *Memória sobre o melhoramento dos domínios da América*) e advogue a prioridade do desenvolvimento agrícola.” In: José Luís Cardoso. *O Pensamento Econômico em Portugal nos finais do século XVIII 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, pp. 207-208.

¹²³ Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, p. 107.

¹²⁴ Jose Jobson Arruda. “O Elo Perdido. A economia brasileira entre 1780 e 1830”. In: *Regaste: revista de cultura*. Campinas: Área de publicações CMU/Unicamp, n. 7, 1997, p. 100.

complementadora de demandas internas e externas em certas conjunturas específicas.¹²⁵

Tabela 61- Quantidade de embarcações que saíram do Porto de Santos e seus destinos (1808-1815)

Localidades	1808	1809	1810	1811	1812	1814	1815
Cabo Verde							
Ilha 3a.							
Ilha da Madeira	1		1	2			
Maranhão							
Boa Vista			1				
São Mateus							
Pernambuco	1		3	3	2	2	4
Porto Seguro				1			
Bahia	2	2	1	4	1		3
Paraty				1	1		
Ilha Grande			1				1
Caravellas	2						
Vila Bella			1	1			2
Ubatuba				1			
São Sebastião	27		5	10	4		4
Iguape	10		9	6	7		6
Cananéia	5		1	2			
Guaratuba				1			
Paranaguá	15		6	4	7		7
Rio de S. Francisco			3	2	1		2
Ilha de Santa Catarina	2		2	1	1		5
Laguna			1	1			2
Rio Grande	24		10	17	10		11
Porto Alegre			1		5		3
Montevideu			1	11	6		
Buenos Aires			6	2	2		10

Fonte: Fundo Real Junta de Comércio, caixa 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. In: Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, p. 105.

A respeito da parceria comercial entre os portos de Santos e do Rio de Janeiro e da complexidade de atividades mercantis que se davam em Santos, já que lá se agregava tanto o comércio de cabotagem quanto o de natureza atlântica, Moura apontou para o fato de que tanto Lisboa quanto o Porto compravam volumes muito superiores de mercadorias e mantimentos em relação ao Rio. Apesar de as viagens terem sido mais numerosas entre os dois portos brasileiros, isso não significava que a praça carioca fosse a maior compradora de Santos, o que tinha como justificativa o fato de que Santos “era um porto que podia diversificar seus espaços de negociação, vinculando-se mais ou menos a um ou outro de

¹²⁵ Denise Moura. *Op. Cit.*, p. 106.

acordo com as circunstâncias da economia.”¹²⁶

Tabela 62- Quantidade de embarcações que saíram do Porto de Santos e seus destinos (1816-1821)

Localidades	1816	1817	1818	1819	1820	1821
Cabo Verde				1		
Ilha 3a.				1		
Ilha da Madeira						
Maranhão			2	2	1	
Boa Vista						
São Mateus				1	2	
Pernambuco	13	13	5	8	7	7
Porto Seguro						
Bahia	2	8	7	5	4	8
Paraty				1	1	
Ilha Grande					2	
Caravellas				2		
Vila Bella			3	1		
Ubatuba	1					
São Sebastião	5	4		3	3	3
Iguape	11	4	4	4	9	11
Cananéia						3
Guaratuba						1
Paranaguá	9	6	5	6	3	5
Rio de S. Francisco		3	2	5	1	1
Ilha de Santa Catarina	3	1	2	9	11	11
Laguna		1		3	1	2
Rio Grande	11	9	1	6	5	11
Porto Alegre	1		1	2	1	1
Montevideu		2	1	2	5	3
Buenos Aires	6		1		5	2

Fonte: Fundo Real Junta de Comércio, caixa 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. In: Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, p. 105.

Nesse mesmo sentido, devemos atentar à complementariedade entre os comércios marítimos e terrestre no cenário da capitania de São Paulo. Sabemos, por exemplo, que de Iguape negociava-se o arroz e de Paranaguá, a farinha. Em direção a ambas as localidades, pode-se perceber, ao longo dos anos referidos, recorrente movimento de embarcações saídas de Santos, o que também se aplica a São Sebastião, produtora de açúcar. Fica, assim, claro que as trocas comerciais a fim de atender às demandas locais e regionais de artigos agrícolas manteve-se como constante nas duas primeiras décadas do século XIX. A presença dos portos da Bahia e de Pernambuco nas listas também é sinal de que Santos estava inserida no comércio marítimo com regiões mais distantes, vale dizer, na totalidade do comércio

¹²⁶ *Ibidem*, p. 102.

brasileiro – ou colonial, antes de 1808 – não obstante fosse um porto periférico, se quisermos, em relação ao do Rio de Janeiro.¹²⁷

Entre 1808 e 1821, 16 embarcações saíram de Santos rumo a Lisboa, 26 em direção ao Porto e 386 ao Rio de Janeiro.¹²⁸ No circuito entre São Paulo e Portugal, depreendemos que o centro do comércio era no Porto, graças ao número maior de embarcações que lá aportaram na comparação com a praça lisboeta. Em primeiro lugar, devemos aludir à já referida política de Franca e Horta, que procurara estabelecer linhas comerciais diretas entre Santos e o Porto (Companhia do Alto Douro) no início do Oitocentos. A sua política, bem-sucedida, manteve consequências mesmo depois de deixar o governo, em 1807, e durante os anos do período analisado. Também Lisboa continuou a aparecer como destino das mercadorias levadas de Santos, mas em menor proporção em comparação com a outra cidade portuguesa. A diversidade de produtos exportados está discriminada na tabela 57, cuja análise permite-nos apontar o açúcar, o café, a banha de porco, o arroz e os couros em cabelos como os principais produtos negociados.

Conforme analisou Moura, Santos ganhava mais com a venda de produtos no Rio se compararmos à receita advinda da exportação ao Reino, como em 1810, quando se negociaram 11:276\$700 nas praças portuguesas e 131:596\$960 na carioca. Mercadorias específicas que seguiam a Portugal, todavia, estavam em quantidades maiores. A banha de porco, por exemplo, era muito comprada pelo Porto, assim como o arroz, que, depois da vinda da família real, teve sua demanda incrementada, de modo que se passou a negociar quantidades mais altas ao Rio de Janeiro diretamente com o porto de Iguape.

Quanto à aguardente, em 1814, vendiam-se 152 pipas aos portos das cidades do Porto e Lisboa, contra 68 arrobas remetidas ao Rio de Janeiro. Montevidéu e Buenos Aires foram, ademais, compradores da bebida, tendo sido negociadas naquele mesmo ano 38 pipas. O produto, contudo, deve ter sido empregado sobretudo no tráfico negreiro nas regiões de Lisboa e Porto, situação que se manteve, ainda segundo Moura, até 1821.¹²⁹ Em 1819, por exemplo, venderam-se 198 canadas às duas praças portuguesas, 10 aos portos planaltinos e a-

¹²⁷ Quando tratamos do conceito de porto periférico, devemos apontar que ele deve ser relativizado no âmbito desta pesquisa. Procuramos dar conta da realidade da capitania de São Paulo e da conformação de seu espaço agrícola e econômico ao longo do século XVIII e XIX, visando, justamente, a compreender as especificidades da dinâmica local paulista e de sua integração ao comércio com outras partes do Brasil e com a própria metrópole. Tendo isso em vista, o problema de Santos movimentar menos mercadorias, como de fato acontecia, do que o outro grande porto do eixo centro-sul, o do Rio de Janeiro, é a nós menos importante do que constatar, de fato, sua inserção nos dois comércios e sua importância para São Paulo levando em conta as limitações evidentes que a realidade paulista daquele momento impunha às trocas mercantis numa perspectiva totalizante.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 103.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 109.

Tabela 63- Produtos enviados pelo porto de Santos aos do Porto, Lisboa e Rio de Janeiro (1810-1821)

	Porto	Lisboa	Rio de Janeiro
1810	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, couros em cabelo, banha, aguardente	-	Açúcar branco, mascavo, arroz
1814	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, pipas de aguardente, café, anil, banhas de porco, toicinho, doce, couros em cabelo, sola, pontas de boi	Aguardente de cana, café, arroz, toicinho, banha de porco	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, aguardente, café, banha de porco, toicinho, couros em cabelo
1815	Açúcar branco, mascavo, arroz, banha, café, goma, couros em cabelo, aguardente	Açúcar branco, mascavo, arroz, café, couros em cabelo, meios de sola, taboado	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, café
1816	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, café, banha, aguardente, couros em cabelo, pontas de boi	Açúcar branco, mascavo, arroz, café, banha, sebo, couros em cabelo, aguardente	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, café, arroz
1817	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, café, couros em cabelo, pontas de boi, tabuado	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, couro em cabelo, banha	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, café
1818	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, toucinho, café, couro em cabelo, farinha, aguardente, ponta de boi	Açúcar branco, açúcar mascavo, couros em cabelo, arroz, café, aguardente	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, café, toucinho, couros em cabelo, aguardente
1819	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, café, goma, aguardente, arroz, algodão	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, café, goma, aguardente, arroz, algodão, couro em cabelo	Açúcar branco, açúcar mascavo, arroz, banha, café, couros em cabelo, aguardente
1820	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, aguardente, arroz, pontas de boi	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, café, aguardente, arroz, pontas de boi, vassouras	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, café, arroz
1821	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, aguardente, arroz, pontas de boi, café	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, arroz	Açúcar branco, açúcar mascavo, banha, couros em cabelo, arroz

Fonte: Fundo Real Junta de Comércio, caixa 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. In: Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, p. 108.

penas 1 ao Rio de Janeiro. No subsequente, foram 171 canadas a Portugal e nenhuma ao Rio.

Em 1816, os artigos enviados ao Porto e a Lisboa representaram 19,2% dos valores negociados em Santos, enquanto o Rio foi responsável por 57,6% dos montantes sobre as mercadorias.¹³⁰ Os outros 20% estavam distribuídos entre os portos paulistas, bem como entre os das outras capitanias e o de Buenos Aires. De acordo com Ricardo Felipe Di Carlo, que tratou do comércio de exportação via Santos em sua pesquisa de mestrado, o produto principal exportado era o açúcar, posto que, sozinho, respondia por 79% do total em 1816 e 82% em 1821. Teria sido ele “o principal produto do comércio paulista e foi o responsável por alavancar a dinâmica do exportar e abastecer”. Nesse sentido, o Rio de Janeiro teria recebido praticamente 75% de toda a produção paulista, a saber: 71,8%, em 1816, e 70,1% em 1821. O restante era vendido, assim, no comércio com a metrópole e, em menor quantidade, com Buenos Aires.¹³¹

No que se refere aos outros produtos, Di Carlo destacou a exportação de arroz, que, em 1816, representou 6,4% do total negociado, embora tenha decaído cinco anos depois para 3,6% do montante total. O arroz vindo de Iguape era comercializado em São Paulo ou seguia para o norte, notadamente à Bahia e Pernambuco. A grande maioria, porém, era direcionada a Portugal. Mereceu igual destaque em sua análise o tráfico de escravos, responsável pela entrada de mais de 1.000 cativos no mesmo ano, utilizados como mão de obra em toda a região de São Paulo nas diversas lavouras. Finalmente, sobre as importações, o historiador indicou que era muito significativa a chegada de panos, inclusive reexportados do Rio de Janeiro, além do sal, que, malgrado fosse proveniente na sua maior parte de Portugal, também passou a ser comprado tanto nas capitanias do norte da América Portuguesa quanto na região planaltina.¹³²

A partir dessa análise e dos dados levantados, Di Carlo constatou que “o trato direto com a Metrópole foi bastante consistente em 1801. Situação, contudo, que não se manteve, já que nas duas décadas seguintes, mais da metade das exportações de Santos iam para o Rio de Janeiro. Ali, como já apontou Arruda, a produção era reexportada – especialmente o açúcar. Na verdade, a interpretação das informações levantadas permite que cheguemos a outras conclusões, igualmente válidas. Se é verdade que mais de 50% das exportações da capitania iam ao Rio de Janeiro, também é verdade que Lisboa e Porto respondiam por fatia considerável do total de mercadorias vendidas. Ora, ainda em 1818, as duas localidades do

¹³⁰ Ricardo Felipe Di Carlo. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 253.

¹³¹ *Ibidem*, p. 250.

¹³² *Ibidem*, p. 251.

Reino respondiam por 24,8% das quantias negociadas no porto da vila quinhentista de São Paulo, enquanto ao fluminense foram arrecadados 62,3% dos totais vendidos.¹³³

No ano de 1821, houve drástica diminuição nas exportações de Santos em relação aos anos anteriores. A explicação, segundo Gilvan Leite, reside no fato de ter ocorrido redução de quase metade das importações do Rio de Janeiro (44,97%), queda puxada pela diminuição da compra de açúcar (43,59%). Teriam, igualmente, reduzido suas importações Lisboa, Bahia, Rio Grande, Santa Catarina, Iguape, entre as localidades mais expressivas, ao passo que Porto, Pernambuco, Montevidéu e Paranaguá aumentaram seus valores. Os mantimentos em geral (aguardente, arroz, banha, café, carne de porco, farinha de mandioca, marmelada, toucinhos) e o açúcar tiveram quantidades reduzidas no total, o que permite classificar esse ano específico como atípico e ruim para o comércio atlântico.¹³⁴

O protagonismo do porto carioca não pode e nem deve ser refutado, era ele o responsável pela maior movimentação mercantil na colônia e segundo Jobson Arruda, o “Rio de Janeiro era a principal região brasileira”, responsável por 34,2% da participação no comércio de exportações brasileiras entre 1796 e 1807.¹³⁵ Não se trata, contudo, para os efeitos buscados nesta pesquisa, apenas de comparar a participação geral no comércio com Portugal de São Paulo e Rio de Janeiro. Sem dúvidas, a participação relativa da primeira localidade era muito inferior à da segunda, mas o que se faz essencial é observar não só a entrada de São Paulo, planejada desde a centúria anterior, no comércio atlântico, mas também o estabelecimento das culturas pelos espaços paulistas, o que possibilitou à capitania fazer parte dos circuitos mercantis terrestres, costeiros e marítimos do comércio brasileiro, antes e depois de 1808.

Ainda que as cidades portuguesas respondessem, em geral, por menos de 30% dos valores negociados em Santos, esse comércio existia e se estabelecera desde o final do Setecentos, tanto que, mesmo com o final do sistema colonial, manteve-se vivo. Além disso, as políticas que haviam sido concebidas para atender a necessidades específicas do contexto anterior tiveram resultados que continuaram a mostrar-se concretos em momento posterior diverso. São Paulo, na década de 1810, comercializava com todas as partes da América Portuguesa e com regiões outras da América do Sul, e, claro, com Portugal, graças ao desenvolvimento anterior de sua economia, experimentado num longo processo que remontava, em última instância, à restauração política de 1765. Fosse ainda incipiente na

¹³³ Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 240.

¹³⁴ Gilvan Leite. *Op. Cit.*, p. 212.

¹³⁵ José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980 (Tese de doutorado defendida em 1973), pp. 153-154.

comparação com Rio de Janeiro, Bahia ou Pernambuco, ele já estava consolidado. Aliás, embora as exportações ao Rio fossem superiores depois de 1808, isso não significa que não houve consistência no trato com a metrópole, uma vez que não podemos observar a ruptura do comércio atlântico com o país ibérico.

Nesse diapasão, propomos que se levem em conta as dinâmicas locais e as particularidades da história da economia de São Paulo para que se possa compreender efetivamente as grandes mudanças pelas quais passou a capitania no período final do século XVIII e nas décadas iniciais do Oitocentos. Em conformidade com as pesquisas realizadas por Denise Moura, entendemos que “o porto de Santos formou um subsistema no contexto maior do sistema mercantil do império português”.¹³⁶ Era menor em relação aos principais, como Rio de Janeiro, Salvador e Recife; seu índice de movimentação de navios era mais contido e a quantidade de mercadorias coloniais movimentada era inferior, mas “tinha um tipo de inserção e função no comércio colonial do período. Ele funcionou como um complementador da demanda por produtos coloniais diversificados, especialmente de portos portugueses ou mesmo secundários, como a cidade marítima do Porto”.¹³⁷ Nesse sentido, o Rio de Janeiro, portanto, não centralizou sua movimentação mercantil, mesmo depois da vinda da Família Real, já que os níveis de exportação para Portugal mantiveram-se firmes até pelo menos a Independência.

*

O movimento da economia paulista que pôde ser observado, segundo Caio Prado Jr., assemelhou-se a um paradoxo, num tipo de inversão da regra geral colonial. Até o final do século XVIII, o litoral ainda prevalecia sobre o planalto e os primeiros impulsos de desenvolvimento econômico teriam sido verificados naquela região, em primeiro momento. Mas, segundo o autor, quando a agricultura paulista tomou verdadeiro impulso, processo geral que se passava na colônia, e passou a representar “alguma coisa no conjunto da economia do país”, não foi o litoral que teve destaque, já que era no planalto em que se localizava a principal a região produtora de açúcar, “com que São Paulo começa sua restauração e progresso”.¹³⁸

Assistiu-se, nesse sentido, ao processo de integração de São Paulo nas dinâmicas próprias do sistema colonial, ainda que este entrasse em colapso a partir de 1808. Os efeitos da diversificação agrícola, todavia, permaneceriam nos espaços agrícolas paulistas, que

¹³⁶ Denise Moura. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Revista Tempo*, vol. 19, n. 34, p. 116.

¹³⁷ *Ibidem*.

¹³⁸ Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo...* (Op. Cit.), pp. 86-87.

havam se conformado desde 1765 – e até mesmo desde antes, se observamos as trocas mercantis com as outras capitanias – e permitiriam que São Paulo mantivesse relações comerciais com Portugal durante o conturbado período que antecedeu a Independência Nacional. O porto de Santos, alvo de políticas dos governadores, continuaria, sem dúvidas, como ponto de escoamento dos produtos paulistas, que, é verdade, também encontravam no Rio de Janeiro importante praça de mercado.

Seria, entretanto, com o café que o porto viria a tornar-se um dos mais movimentados do continente. A gestação da economia cafeeira e a própria importância do café são problemas complexos e alheios à nossa presente discussão, mas podem estar relacionados a esse momento anterior de incremento econômico e agrícola em São Paulo, que permitiu a diversas famílias acumular capitais e passar, sobretudo a partir de 1830 a investir de forma mais significativa em lavouras cafeeiras. Ainda que a produção de café na Província de São Paulo só ultrapasse a do Rio na virada do Oitocentos para o século XX, o cultivo do produto ganhava destaque já por volta de 1850, quando sua produção avançava pelas terras do Vale do Paraíba paulista, em direção ao que posteriormente foi chamado de “Oeste Paulista”. Os *espaços econômicos* foram, então, se modificando, e o potencial daquelas terras foi determinante para que se estabelecesse e consolidasse o novo produto que colocaria o Brasil em destaque nas exportações mundiais. Devemos compreender que, ainda naquele início do século XIX, a realidade da capitania era, sob todos os prismas, muito diversa do que viria a ser décadas adiante com as transformações vindouras e com o “progresso” e a “modernidade” que seriam trazidos pelas ferrovias e pelos capitais estrangeiros. Esses são, porém, outros problemas, que demandam análises pormenorizadas e que suscitam novas discussões, mas que devem ser levantadas à luz dos acontecimentos, muitas vezes obliterados, que tomaram lugar na São Paulo Colonial.

Considerações finais

Procuramos apontar, nesta pesquisa, o processo de diversificação agrícola que se deu em São Paulo, sobretudo a partir da restauração política e administrativa em 1765. Em linhas gerais, pôde-se observar o nascimento e a consolidação da economia paulista, cujo perfil foi, desde o princípio, muito singular. Isso porque ela emergiu do mercado interno e dali foi se organizando inicialmente. Vale dizer que a primeira diversificação agrícola de São Paulo foi resultante de dinâmicas interiores e não esteve alinhada às políticas metropolitanas. Esse florescimento do mercado interno, contudo, seria acompanhado, a partir de 1765, pelas tendências de direcionar as bases econômicas da capitania ao mercado externo, como ocorria em grande parte da colônia.

Indicamos, inicialmente, que a necessidade de defesa do território foi importante para que se reestabelecesse a autonomia da capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII, já que, dotado de governador próprio, o território paulista poderia ser militarizado, fazendo frente aos espanhóis e defendendo as fronteiras a oeste, além de estendendo os domínios lusitanos. Nesse momento, esteve em cheque a própria existência de São Paulo, que se impunha enquanto espaço definidor de políticas coloniais.

A partir desse período, novos desafios foram impostos aos capitães-generais, que, além da questão militar, tiveram de se ocupar das particularidades da economia da capitania. Fora do circuito atlântico mercantil de exportação para a própria metrópole, São Paulo havia estabelecido algumas relações comerciais com outras partes da América Portuguesa, sendo falsa a ideia de que ali havia apenas a agricultura de subsistência. Desde pelo menos fins do século XVII, existiam redes mercantis que conectavam vilas da capitania e a cidade de São Paulo a outras partes do Estado do Brasil, como as áreas de mineração em Goiás e Mato Grosso, as planícies meridionais de criação de gado no Rio Grande e o Rio de Janeiro. Não obstante esse fato, fez-se necessária verdadeira política de incremento agrícola para que se ocupassem com maior efetividade as terras paulistas e se abastecessem os contingentes militares lá instalados, a fim de reforçar o domínio lusitano nas regiões fronteiriças com os domínios espanhóis.

A necessidade de fomento econômico culminou num processo mais geral, vale dizer, o de integrar São Paulo com maior vigor no sistema colonial, desenvolvendo em seu território culturas que pudessem ser enviadas ao Reino, como já ocorria em outras partes da colônia. Tendo em vista o processo geral de diversificação da produção nos territórios ultramarinos, os agentes metropolitanos empreenderam medidas que foram bem-sucedidas ao terem permitido,

na virada do século XVIII para o XIX, que a capitania exportasse para Portugal diversos artigos, com destaque ao açúcar. Paralelamente a esse fenômeno, logrou-se estabelecer o cultivo de mantimentos importantes para o suprimento da população civil e militar da capitania, tendo-se verificado a produção de gêneros variados na grande maioria das vilas da capitania, ainda que algumas tenham se especializado em determinados produtos. Formou-se, portanto, rede importante de mercado no interior do território paulista, sendo Santos e a capital localidades estratégicas, por onde as mercadorias passavam para serem redistribuídas às outras vilas.

Observamos de que maneira os espaços econômicos de São Paulo foram sendo definidos e quais as características que lhes foram próprias. Nesse contexto, foi recorrente a questão do escoamento da produção, que, a depender do momento e da região, se dava por Santos ou pelo Rio de Janeiro. Constatamos que a faixa litorânea apresentava duas regiões diversas: a parte sul, mais ligada a Santos e ao abastecimento local, e a porção norte, onde se produzia majoritariamente açúcar e aguardente e onde, sempre que se podia, as negociações aconteciam na praça carioca. Pudemos analisar, ademais, a região do Vale do Paraíba, que, ainda no início do Oitocentos, compreendia vilas com diversificadas produções que se complementavam, conformando perfil econômico regional próprio, também intimamente ligada ao porto do Rio de Janeiro.

Já nos arredores da cidade de São Paulo e no “interior paulista”, que era ainda área menos extensa do que viria ser com o avanço da produção de café na segunda metade do século XIX, pudemos observar o cultivo de variados gêneros agrícolas que abasteciam tanto a capital quanto o comércio de monções e as trocas por via terrestre em direção aos campos do sul. Mas, sobretudo, salientamos que essas produções foram fundamentais tanto para o desenvolvimento do comércio direto entre São Paulo e Portugal quanto para as políticas de melhoramento dos caminhos entre a região do planalto e a portuária, facilitando o escoamento produtivo para exportarem-se gêneros variados à metrópole.

Os capitais movimentados na venda desses produtos de lavouras, juntamente aos acumulados nas relações mercantis que se davam na famosa feira de gado em Sorocaba e no comércio com as outras capitanias foram fundamentais para que se investisse na lavoura açucareira e, posteriormente, no cultivo do café. Transformava-se, nesse mesmo sentido, o território paulista em espaço dinamizado de economia e, conseqüentemente, fortaleciam-se as rotas de comércio e o papel do porto de Santos, que, apesar disso, ainda não adquiriria a proeminência que a exportação cafeeira lhe conferiria décadas adiante.

Por fim, salientamos que, embora o sistema colonial tenha findado em 1808, os resultados das políticas econômicas executadas desde a retomada da autonomia paulista, em 1765, mantiveram-se de maneira nítida, como pudemos observar nas tabelas detalhadas sobre produção e exportação das vilas de São Paulo para as décadas de 1800 e 1810. Dessa forma, apesar de a capitania ter-se adequadado à lógica colonial, isso se deu de maneira tardia, o que motivou análises sobrelevando a generalizada “decadência” que teria consistido no traço característico de São Paulo. Após a abertura dos portos, a capitania manteve as trocas comerciais diretamente com Portugal, ao passo que, é verdade, o comércio de exportação também seguiu acontecendo, em parte, através do Rio de Janeiro. De qualquer maneira, a diversificação da produção agrícola ainda permaneceu realidade concreta no espaço de São Paulo, que se tornaria Província a partir de 1821.

As novas transformações adviriam como resultados do fortalecimento do café no cenário internacional e do avanço de seu cultivo nas terras paulistas, o que gerou nova sociedade e novas problemáticas para a análise da economia de São Paulo. O estudo da relação entre esse novo protagonista da pauta exportadora paulista e a diversificação que se consolidara demanda, contudo, outras pesquisas mais aprofundadas e que levem em conta o contexto diverso de nação independente e de formação do capitalismo brasileiro: problemas instigantes e desafiadores, tanto quanto os relativos à história econômica de São Paulo no fim do período colonial.

REFERÊNCIAS

01. Fontes

1.1- Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

Conselho Ultramarino (CU)

Avulsos Brasil- Geral (003)

“Informação (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a independência econômica do Brasil em relação a Portugal, os prejuízos que tal fato representam para a metrópole, o intenso comércio feito pelo Brasil para a África e também para a Ásia, o grande número de navios pertencentes às frotas brasileiras, nomeadamente, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, mencionando o fato de o Brasil poder subsistir sem a interferência de Portugal, pois até algodão lá já tem, tanto pelas fábricas lá existentes quanto pelo comércio direto com a Índia”. ca. 1777, cx. 23, doc. 1976.

“Requerimento dos comerciantes da capitania de São Paulo ao príncipe regente [D. João], solicitando que os senhores de engenho não recebessem a prerrogativa de não serem executados em razão de suas dívidas”. ant. 2 de maio de 1801, cx. 33, doc. 2691.

Avulsos São Paulo/ Mendes Gouveia (023-01)

01- “Decreto pelo qual (D. José I) nomeia governador e capitão-general da capitania de São Paulo, o (Morgado de Mateus), D. Luiz Antônio de Sousa Botelho e Mourão, e ordena ao Conselho Ultramarino que passe o respectivo despacho”. 5 de janeiro de 1765, cx. 23, doc. 2215.

02- “Ofício nº segundo do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado Mateus), para o Conde de Oeiras, anunciando alguns gastos necessários para a fortificação e defesa do porto, entre eles a construção de um pequeno reduto com uma estacada na "Praia de Gois" para segurar a fortaleza de Santo Amaro e o levantamento de uma bateria na barra de São Vicente. Além destes, já mandara ver outros portos, como o de São Sebastião, o de Cananéia, o da Conceição, o de Iguape e, sobretudo, o de Paranaguá, por se deverem temer mais as invasões na América por mar do que por terra”. 30 de julho de 1765, cx. 23, doc. 2235.

03- “Ofício nº terceiro-1 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, expondo a composição do estado militar da capitania 31 de julho de 1765, cx. 23, doc. 2236.

04- “Ofício nº 5-1 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o conde de Oeiras, informando-o da resolução que tomou de proceder à plantação e instalação de fábricas de algodão e de louça em virtude da extrema pobreza da

vila de Santos e de toda a capitania, conseqüência da mudança de passagem do ouro das minas daquele canal para o Rio de Janeiro”. 19 de agosto de 1765, cx. 23, doc. 2241.

05- “Ofício nº 5-II do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado de Mateus) para o conde de Oeiras, (Sebastião José de Carvalho e Melo), expondo a situação decadente da vila de Santos e toda a capitania em virtude da falta do comércio no porto de Santos”. 20 de agosto de 1765, cx. 23, doc. 2242.

06- “Ofício nº 5-III do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o conde de Oeiras, dando-lhe conta dos aumentos da fábrica das baleias na barra de Bertioga (Vertioga), mostrando a insuficiência ainda da dita fábrica e as suas diligências junto dos contratadores para erigir outra fábrica na praia chamada de Góis, local apropriado”. 21 de agosto de 1765, cx. 23, doc. 2243.

07- “Ofício de D. Luís Antônio de Sousa para o Conde de Oeiras participando-lhe a chegada à vila de Santos de Domingos Ferreira Pereira e seus sócios que com autorização real iam numerar ferro e chumbo nas terras da capitania de São Paulo e aí estabelecer fábricas para caldear o dito ferro”. 25 de agosto de 1765, cx. 23, doc. 2246.

08- “Ofício nº 6-A do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino), conde de Oeiras participando-lhe a sua resolução de impedir a escavação das minas descobertas no sítio do rio Pardo”. 16 de setembro de 1765, cx. 23, doc. 2257.

09- “Ofício nº 6-B do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino), conde de Oeiras dando-lhe o seu parecer sobre a conservação e desenvolvimento da praça da (Nova) (Colônia do Sacramento) e territórios adjacentes por ser de grande importância para toda a defesa do Brasil, sendo também de opinião que se lançassem fora os castelhanos, de todos os territórios que ocupavam: Rio Grande e praças da parte setentrional do rio da Prata”. 18 de setembro de 1765, cx. 23, doc. 2259.

10- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) para o Conde de Oeiras, a fim de saber se deviam facilitar a descoberta de ouro nos sertões das fronteiras dos domínios de Espanha para estimular os paulistas, e mais facilmente conseguir os ódios daquelas paragens que geriam os melhores defensores das mesmas fronteiras”. 5 de novembro de 1765, cx. 24, doc. 2266.

11- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, dando-lhe conhecimento e esperando que seja de sua aprovação a fortificação da vila de Paranaguá (Pernagua) e a fundação duma povoação a catorze léguas mais abaixo para a parte sul na enseada de Guaratiba por ser sítio próprio pela abundância de peixe, pela suficiência da barra e pela existência de minas de ouro nas ditas terras”. 20 de novembro de 1765, cx. 24, doc. 2268.

12- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, Morgado de Mateus), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo), conde de Oeiras, informando das

coisas mais notáveis que têm sucedido na dita capitania, depois de Dezembro de 1765”. 30 de março de 1766, cx. 24, doc. 2294.

13- “Ofícios (2) do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo o primeiro dos quais trata do cumprimento das ordens dadas por (D. Luís I), em carta de 22 de março de 1766, pelas quais mandou alistar todos os homens válidos daquela capitania, em idade militar tendo formado com eles dois Regimentos de Milícias, dois de Cavalaria e quatro de Infantaria”. 12 de novembro de 1767, cx. 24, doc. 2352.

14- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão), para o conde de Oeiras, informando sobre as dificuldades, levantadas pelos Paulistas, e que conseguira vencer para organizar novos cargos de tropas auxiliares”. 12 de novembro de 1767, cx. 24, doc. 2353.

15- “Ofício n.º 1 do D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, sobre a intimação que o referido conde fez aos contratadores do sal, pela provisão de 22 de julho de 1766, que lhes ordenava socorressem de sal a dita capitania pelo porto de Santos com a abundância necessária”. 2 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2371.

16- “Ofícios n.º 2 e n.º 3 do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre a fábrica de ferro de Sorocaba”. 24 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2372.

17- “Ofício n.º 3 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o conde de Oeiras, dizendo quanto é favorável a ocasião para se fazerem negociações com a Inglaterra e a Espanha e mostrando as vantagens que daqui poderão advir a Portugal, principalmente na questão dos limites do Brasil”. 28 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2375.

18- “Ofício n.º 4 do D. Luís Antônio de Sousa para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo), conde de Oeiras, sobre as negociações que se estão a realizar com os ministros do rei de Espanha, acerca da cedência do território que fica entre o Rio Grande de São Pedro e a Nova Colônia de Sacramento para se resolver a questão dos limites do Brasil”. 29 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2376.

19- “Ofícios n.º 13 e n.º 14 do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre a 1ª e 2ª expedição ao Ivaí”. 29 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2377.

20- “Ofícios n.º 13 e n.º 14 do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, morgado de Mateus, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre a 1ª e 2ª expedição ao Ivaí”. 30 de janeiro de 1768, cx. 25, doc. 2379.

21- “Ofício n.º 6 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa, para o conde de Oeiras, sobre a nomeação de oficiais para os novos postos

dos Regimentos Auxiliares, criados ultimamente na referida capitania”. 1 de fevereiro de 1768, cx. 25, doc. 2381.

22- “Ofício n.º 7 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o (ministro e secretário do Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo), conde de Oeiras, sobre os obstáculos que é necessário remover para estabelecer o comércio e aumentar a lavoura”. 2 de fevereiro de 1768, cx. 25, doc. 2383.

23- “Ofício n.º 22 do (governador e capitão general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa, para o Francisco Xavier de Mendonça Furtado, no qual pede as ordens necessárias para resolver as dificuldades que têm surgido na fundação das novas povoações e vilas”. 4 de maio de 1768, cx. 25, doc. 2402.

24- “Ofício n.º 22 do (governador e capitão general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o Francisco Xavier de Mendonça Furtado, no qual pede as ordens necessárias para resolver as dificuldades que têm surgido na fundação das novas povoações e vilas”. 9 de maio de 1768, cx. 25, doc. 2405.

25- “Ofício n.º 19 do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o conde de Oeiras, no qual informa remeter uma carta corográfica de todas as povoações que há desde a referida capitania até à chapada”. 15 de maio de 1768, cx. 25, doc. 2410.

26- “Parecer do Conselho Ultramarino sobre o lanço oferecido pelos contratos dos dízimos Reais, de Santos, São Paulo e seus anexos. Fora determinado por (D. José I), que se arrematasse o contrato dos dízimos do Rio de Janeiro, pelo mais alto preço que se oferecesse; e os dos povoados de Santos, São Paulo e seus anexos, pelo preço oferecido nessa altura”. 14 de junho de 1769, cx. 26, doc. 2471.

27- “Relação (cópia da) das cartas de serviço, do governador de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) ao ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras, sobre os autos, que elevam à categoria de vilas as povoações de São João de Atibaia, Mojimirim, Faxina e outras povoações que se estão desenvolvendo; sobre o caminho do sertão a Iguatemi, e da serra do Cubatão; e ainda sobre o mal de São Lázaro”. 23 de março de 1770, cx. 26, 2494.

28- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus) para o, Martinho de Melo e e Castro encontrou aquela capitania e das diligências empregadas para o remediar”. 9 de julho de 1770, cx. 27, doc. 2506.

29- “Ofício do D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão) para o ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, acerca dos descobrimentos, feitos nos sertões de Ivai e Tibaji, pelas bandeiras da capitania, fazendo ver a utilidade dessas conquistas, e elogiando os oficiais”. 13 de novembro de 1770, cx. 27, doc. 2521.

30- “Ofício do D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) para o Conde de Oeiras informando que, sendo a passagem das bestas e os direitos que pagam, a principal renda que

tem a Provedoria de Viamão e a da capitania de São Paulo, vê-se agora prejudicada pela introdução de burros, nas capitanias das Minas (Gerais), para fundação de fazendas de criação”. 14 de novembro de 1770, cx. 27, doc. 2523.

31- “Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo (morgado de Mateus) Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) para o Martinho de Melo e Castro, dando-lhe parte da chegada da "conduta do Guatemy" e bem assim da chegada do tenente ajudante de ordens”. 21 de abril de 1771, cx. 27, doc. 2553.

32- “Ofício do D. Luís Antônio de Sousa para o Marquês de Pombal, participando que, com a nova fundação da vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes sobre o rio das Caveiras, no deserto entre Curitiba e Viamão, começou a arrendar a passagem dos rios das Pelotas e das Canoas”. 3 de setembro de 1771, cx. 27, doc. 2566.

33- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), D. Luís Antônio de Sousa para o marquês de Pombal, informando sobre os valiosos descobrimentos de ouro em Tibaji . Os referidos descobrimentos originaram um grande comércio no porto de Paranaguá”. 03 de setembro de 1771, cx. 27, doc. 2567.

34- “Carta do (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Melo e Castro para D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, dizendo que (D. José I) ordenou que se servisse do dinheiro existente no depósito da capitania de São Paulo ou dos rendimentos da Provedoria a fim de fazer face às despesas necessárias para pôr em prática o plano militar”. Outubro de 1771, cx. 27, doc. 2573.

35- “Decreto de (D. José I) em que ordena ao Conselho Ultramarino que cumpra um decreto da mesma data, pelo qual este monarca manda que o juiz de fora da vila de Santos, bacharel José Gomes Pinto de Moraes, passe a exercer as funções de ouvidor da capitania de São Paulo, durante o período de três anos e até ordem régia em contrário”. 12 de setembro de 1772, cx. 28, doc. 2603.

36- “Ofício do (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Melo e Castro, para o (vice-rei do Estado do Brasil), marquês do Lavradio, contendo instruções sobre a defesa do Rio Grande de São Pedro”. 20 de novembro de 1772, cx. 28, doc. 2611.

37- “Carta da Junta para (D. José I), dando-lhe conta dos desentendimentos entre as capitanias de Minas Gerais e de São Paulo por causa da posse de terras e descobrimentos, para que o Rei mande observar o assunto da divisão das mesmas capitanias”. 12 de janeiro de 1773, cx. 28, doc. 2618.

38- “Relação dos documentos remetidos pela governador e capitão general da capitania ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro, sobre o plano de defesa do sul do Brasil”. 12 de janeiro de 1773, cx. 28, doc. 2619.

39- “Ofício do, D. Luís Antônio de Sousa para o Martinho de Melo e Castro, dizendo que, desde o tempo de seu antecessor, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, os povos das Minas (Gerais) violaram os limites daquela capitania e da de São Paulo”. 12 de janeiro de 1773, cx. 28, doc. 2620.

40- “Ofício do D. Luís Antônio de Sousa para D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, dizendo-lhe quanto era prejudicial para os interesses de (D. José I) que os castelhanos tivessem aproveitado o seu atraso, motivado por falta de material, para avançarem sobre o Iguatemi”. 16 de agosto de 1773, cx. 29, doc. 2639.

41- “Ofício de D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) para Martinho de Melo e Castro, referindo-se ao ofício deste, de 20 de novembro de 1772, no qual lhe ordenara que tivesse socorros prontos para mandar ao Rio Grande de São Pedro”. 13 de novembro de 1773, cx. 29, doc. 2644.

42- “Ofício de Martinho de Melo e Castro para D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão), no qual o Rei proíbe a "diversão" e manda, além disso, que não se ocupe de outros serviços na capitania a não ser: da conservação e posse do distrito e sertão de Iguatemi”. 21 de abril de 1774, cx. 29, doc. 2659.

43- “Instruções de Martinho de Melo e Castro para D. Luís Antônio de Sousa (morgado de Mateus), em que lhe diz que foram apresentadas a (D. José I) duas Relações suas, onde vinha um Plano; contrário às disposições reais, no qual combinaram criar uma praça no sítio de Iguatemi”. 22 de abril de 1774, cx. 29, doc. 2661.

44- “Decreto de (D. José I) pelo qual ordena ao Conselho Ultramarino que dê cumprimento à nomeação de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o cargo de governador e capitão-general da capitania de São Paulo, durante o espaço de tempo de três anos e até ordem régia em contrário”. 9 de junho de 1774, cx. 29, doc. 2663.

45- “Ofício n.º 7 do D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o marquês de Pombal informando sobre a marcha do exército do general (João José) de Vertiz e (Salcedo), em direção às fronteiras portuguesas”. 18 de junho de 1774, cx. 29, doc. 2665.

46- “Carta de (D. José I) para o governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, pela qual lhe ordena que crie uma Junta de administração e arrecadação da Real Fazenda, para evitar certos defeitos de administração que têm lugar, como a demora na cobrança do que se deve pelos contratos, e no envio ao Real Erário das relações anuais de receitas e despesas”. 7 de julho de 1774, cx. 30, doc. 2672.

47- “Ofício do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antônio de Sousa para Martinho de Melo e Castro dizendo-lhe que recebera a sua carta, na qual estavam expressas as positivas ordens de (D. José I), acerca da capitania de São Paulo”. 10 de agosto de 1774, cx. 30, doc. 2674.

48- “Ofício do (brigadeiro) José Custódio de Sá e Faria, para Martim Lopes Lobo de Saldanha, no qual diz que lhe remete a cópia da carta n.º 1 que, pelo capitão de Infantaria lhe enviara o capitão-general da mesma província (Agostinho Fernando de Pinedo) a fim de fazer com ele um pacto para estabelecer o sossego entre ambas as fronteiras”. 20 de julho de 1775, cx. 30, doc. 2706.

49- “Requerimento do ex-governador de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa, morgado de Mateus ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos pedindo que interferisse a seu favor no ânimo de (D. Maria), para que esta lhe concedesse

‘hum sinal publico de que estava reintegrada a sua conducta, e character’”. Ca. 1776, cx. 31, doc. 2744.

50- “Representação dos oficiais da Câmara a (D. Maria I) expondo o estado de pobreza em que se encontravam os moradores da vila da comarca de Paranaguá”. 10 de outubro de 1777, cx. 32, doc. 2791.

51- “Requerimento do bacharel Marcelino Pereira Cleto a D. Maria I, em que expõe estar despachado para o lugar de juiz de fora de Santos, a servir o dito cargo em virtude de os provedores da Fazenda Real da capitania de São Paulo, que desempenhavam o cargo de juizes da Alfândega de Santos”. ant. 22 de maio de 1778, cx. 32, doc. 2834.

52- “Ofício de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para Martinho de Melo e Castro, dando conta que na instrução militar deste ministro, de 14 de janeiro de 1775 ficara estabelecido que, de dois em dois anos, se fardasse a tropa da capitania e se lhe pagassem os semestres em conformidade com a tropa do Reino”. 30 de junho de 1778, cx. 32, doc. 2841.

53- “Representação dos oficiais da Câmara (da vila) de Paranaguá a (D. Maria I), expondo os prejuízos que o povo da vila tem tido, que anteriormente contara ao governador, sem que este os tivesse resolvido”. 18 de julho de 1778, cx. 33, doc. 2846.

54- “Representação dos oficiais da Câmara de São Paulo pedindo a (D. Maria I) a conservação do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, pelo zelo e fidelidade que tem mostrado na administração da referida capitania”. 16 de agosto de 1777, cx. 33, doc. 2854

55- “Informação dada pelo Real Erário a (D. Maria I), sobre os motivos alegados pela Junta da Fazenda Real da capitania de São Paulo, por não ter remetido o quinto de ouro, como lhe fora ordenado pela provisão do Real Erário”. Post. 17 de novembro de 1779, cx. 34, doc. 2920.

56- “Carta de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para Martinho de Melo e Castro pedindo que volte a Portugal porque continuar no governo da (capitania de São Paulo) significa a ruína completa da sua casa que já se encontra muito endividada”. 31 de janeiro de 1780, cx. 34, doc. 2929.

57- “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Curitiba a (D. Maria I) expondo o estado de pobreza em que se encontram os habitantes da dita vila”. 8 de junho de 1780, cx. 34, doc. 2941.

58- “Ofício n.º 3 de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para Martinho de Melo e Castro dando-lhe conta que além de ter facilitado a comunicação entre a capitania de São Paulo e a do Rio de Janeiro, abrindo um caminho por terra mandara também abrir o caminho que ligava São Paulo ao Cubatão de Santos, substituindo assim o velho e perigoso carreiro aberto pelos pioneiros”. 12 de novembro de 1781, cx. 35, doc. 3000.

59- “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Santos a (D. Maria I), na qual fazem a história da capitania de São Paulo, referindo-se ao seu prestígio e à sua decadência”. 29 de março de 1783, cx. 36, doc. 3052.

60- “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Paranaguá para (D. Maria I), pedindo se destine o rendimento do subsídio literário recolhido na comarca de Paranaguá da carne e aguardentes aí fabricados”. 26 de julho de 1783, cx. 36, doc. 3068.

61- “Consulta do Conselho Ultramarino em que se satisfaz ao que (D. Maria I) ordena pelo Decreto de 16 de outubro de (1785), lavrado no requerimento do (ex-governador e capitão-general da capitania de São Paulo) Martim Lopes Lobo de Saldanha. No referido requerimento, pretende justificar-se de algumas acusações”. 21 de novembro de 1784, cx. 71, doc. 3111.

62- “Representação dos oficiais da Câmara de São Paulo, a (D. Maria I), pedindo que conserve, por mais três anos, o (governador e capitão-general) Francisco da Cunha e Meneses”. 28 de dezembro de 1785, cx. 38, doc. 3128.

63- “Decreto de (D. Maria I), nomeando D. Bernardo (José) Maria de Lorena (e Silveira), para o cargo de governador e capitão-general da capitania de São Paulo, por período de três anos”. 28 de julho de 1786, cx. 38, doc. 3142.

64- “Carta do (juiz de fora da vila de Santos), José Antônio Apolinário da Silveira, para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga de navio Santos Mártires que de Santos partiu para o Reino com gêneros da capitania de São Paulo”. 6 de setembro de 1789, cx. 39, doc. 3256.

65- “Ofício da Contadoria-Geral do território da Relação, do Rio de Janeiro, África Ocidental e Ásia Portuguesa, no qual comunica que se haviam passado provisão às Juntas da Fazenda de Minas Gerais e de São Paulo para remeterem ao Real Erário as relações das propinas recebidas pelos deputados e oficiais da Junta, pelos contratos que se arrematavam”. 11 de agosto de 1791, cx. 40, doc. 3315.

66- “Ofício do (contador-geral da Contadoria-Geral do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia Portuguesa), Luís José de Brito, para o governador e capitão-general da capitania de São Paulo, informando que vistos os papéis, será bom extinguir nas colônias o hábito de cobrar propinas pelos contratos”. 23 de novembro de 1793, cx. 41, doc. 3351.

67- “Representação dos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo, a (D. Maria I) para que lhes seja concedida licença de colocar na Câmara o retrato de Bernardo José de Lorena, pois tem sido um governador excepcional, conseguindo melhorar o nível de vida dos paulistas”. 6 de março de 1793, cx. 41, doc. 3357.

68- “Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo para Martinho de Melo e Castro, no qual participa o envio do mapa da carga transportada da vila de Santos para Lisboa, pela sumaca Nossa Senhora da Vitória, de que era mestre João Pedro Viegas”. 22 de maio de 1794, cx. 41, doc. 3370.

69- “Relação do secretário do Governo José Romão Jeunot, dos ofícios enviados pelo governador e capitão-general da capitania de São Paulo, para a Secretaria de Estado da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos, com o resumo dos ofícios inclusos, que tratam de relação de habitantes, mapas de efetivos militares, de mapas de carga de navios e

das devassas em Paranaguá, pôr causa dos descaminhos de diamantes”. 24 de maio de 1794, cx. 41, doc. 3371.

70- “Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo para Martinho de Melo e Castro, participando o envio do mapa da carga que transportou de Santos para Lisboa o navio Santos Mártires, Triunfo do Mar de que era mestre, Antônio Luís da Piedade”. Ant. 21 de novembro de 1794, cx. 41, doc. 3389.

71- “Ofícios do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ordem que promovesse um maior intercâmbio comercial entre a capitania de São Paulo e Reino e sobre outras questões de seu governo relativamente aos militares, aos produtos da economia, as vilas, etc”. 22 de novembro de 1797, cx. 45, doc. 3518.

72- “Representação dos moradores da Vila de Itu, da capitania de São Paulo, a (D. Maria I), em que expõem os vexames que têm sofrido por causa do procedimento do (governador e capitão) general desta capitania, Antônio Manuel de Melo (Castro e Mendonça), que é movido pela ambição. Queixam-se de que esse governador não parecia querer mais do que destruir a capitania”. 8 de julho de 1798, cx. 45, doc. 3536.

73- “Carta (cópia da) de José Gomes de Sequeira e Mota, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, dizendo que pela segunda vez apresenta ao dito ministro, a representação das violências, os monopólios, o despotismo e a violação das leis reais, com que o mencionado governador tem flagelado o povo (de São Paulo)”. 28 de setembro de 1798, cx. 46, doc. 3571.

74- “Carta (minuta da) do Príncipe (Regente D. João) para o governador e capitão general da capitania de Minas Gerais, Bernardo José (Maria) de Lorena, ordenando-lhe que se proceda ao exame de lugares, onde melhor se possa edificar uma fábrica de ferro”. 19 de agosto de 1799, cx. 47, doc. 3708.

75- “Carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para que informem sobre o estado em que se acha o caminho que se projetou abrir para a comunicação da Ilha de Santa Catarina”. Ant. 30 de agosto de 1799, cx. 47, doc. 3716.

76- “Carta do Príncipe (Regente D. João), para o governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardim Freire de Andrade, expondo que espera que concorra para o progresso da capitania, no que respeita à Fazenda Real e à administração da justiça; que favoreça a agricultura, minas, comércio e navegação”. 7 de julho de 1800, cx. 49, doc. 3825.

77- “Ofício do Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que remeta o mapa da carga da corveta Santíssimo Sacramento -, saída de Santos para Lisboa, com escala pelo Rio (de Janeiro)”. 4 de fevereiro de 1801, cx. 49, doc. 3870.

78- “Bando pelo qual o Antônio José da Franca e Horta congratular-se-ia com os colonos daquela capitania que dessem incremento e não só se dedicassem à cultura do açúcar, mas também às plantações de algodão, arroz, mandioca, cacau, baunilha, café e anil”. 14 de dezembro de 1802, cx. 51, doc. 3963.

79- “Representação do corpo do comércio da vila de Santos, ao (Príncipe Regente D. João), pedindo a execução da contribuição literária, estabelecida pelo ex-governador Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça. Para que lhes seja concedida a referida e que o comércio e agricultura que, praticamente, tiveram seu princípio no tempo de Bernardo José de Lorena, não melhorariam se não fossem aliviados de tais impostos”. 13 de janeiro de 1803, cx. 51, doc. 3979.

80- “Ofício do Antônio José da Franca e Horta, para o visconde de Anadia, (João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior), enviando-lhe o mapa de carga que leva a galera Alegria Constante, de que é mestre, Antônio José de Sousa da vila e praça de Santos para a Corte, com escala por Pernambuco”. 16 de abril de 1804, cx. 55, doc. 4154.

81- “Aviso do visconde de Anadia para o barão de Mossâmedes, dizendo que o Príncipe Regente (D. João) manda remeter ao Conselho Ultramarino o ofício escrito pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo, no qual o Príncipe Regente ordena que proponha um plano para o estabelecimento dum comércio direto entre a metrópole e a referida capitania.”. 27 de junho de 1804, cx. 55, doc. 4165.

82- “Requerimento de Luís Castanho de Moraes, por seu procurador, Antônio Pereira de Almeida ao Príncipe Regente, pedindo confirmação da carta patente pela qual fora nomeado para o posto de sargento-mor das Ordenanças da capitania de São Paulo”. Ant. 3 de agosto de 1804, cx. 55, doc. 4189.

83- “Requerimento do coronel de Dragões do Regimento de Cavalaria Miliciana de São Paulo, Policarpo Joaquim de Oliveira, ao (Príncipe Regente D. João) em que se queixa de que os seus inimigos, aproveitando a sua visita ao Reino, o intrigaram junto do governador de São Paulo”. Ca. 1804, cx. 56, doc. 4254.

84- “Carta do Antônio José da Franca e Horta para o (Príncipe Regente, D. João) dizendo que a falta de empregados na Secretaria do Governo não lhe permite enviar no tempo devido as tabelas estatísticas da população, culturas, exportações e importações que o Príncipe lhe ordenou”. 1 de dezembro de 1804, cx. 56, doc. 4265.

85- “Representação dos oficiais da Câmara (da vila de Antonina) pedindo ao (Príncipe Regente, D. João), a liberdade de exportação dos produtos agrícolas para os portos que mais lhes convenha pois muitos destes estão vedados pelo governo de São Paulo, e os produtos agrícolas só podem seguir para Santos”. 22 de dezembro de 1804, cx. 56, doc. 4276.

86- “Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo para o visconde da Anadia dizendo que envia o mapa da carga que do porto de Santos conduz para Lisboa a corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é mestre Sabino José da Silva”. 30 de dezembro de 1804, cx. 56, doc. 4280.

87- “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Paranaguá ao (Príncipe Regente D. João), expondo as dificuldades que tinham para desenvolver o seu comércio”. 2 de fevereiro de 1805, cx. 57, doc. 4296.

88- “Carta do coronel de (Milícias da vila da Cunha) Antônio José de Macedo ao (Príncipe Regente D. João) comunicando que já anteriormente lhe apresentara o avultado prejuízo que

estava sofrendo a Real Fazenda quanto à arrecadação dos dízimos da capitania de São Paulo”. 30 de junho de 1805, cx. 58, doc. 4363.

89- “Parecer do Conselho Ultramarino, que relata a ordem do dito governador pela qual veda a liberdade do comércio daquela comarca. Entende o Conselho que as ordens régias não podem limitar a liberdade do comércio, quando as intenções do Rei são promover e facilitar o seu aumento e prosperidade”. 5 de julho de 1805, cx. 58, doc. 4370.

90- “Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do ouvidor de Paranaguá relativa à ordem do governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Antônio 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. Sobre esta consulta, ouvidos os procuradores da Fazenda e Coroa, resolveu o Conselho não ser necessário ouvir o governador, pois a liberdade de comércio não deve ser limitada, para aumento e prosperidade dos povos, como mostra a provisão de 29 de abril de 1746 cuja cópia, bem como da carta e ofício são levados à presença real”. 8 de julho de 1805, cx. 58, doc. 4371.

91- “Representação dos oficiais da Câmara da vila de Itu, ao (Príncipe Regente D. João), expondo a crise que atravessavam os senhores de engenho, devido à usura que sobre eles exerciam os negociantes da vila”. Post. 16 de julho de 1805, cx. 58, doc. 4381.

92- “Carta do (presidente do Real Erário), Luís de Vasconcelos e Sousa, visconde de Anadia, que nem pelo Erário, nem pela secretaria do Estado da Fazenda se expediram as ordens a que o governador e capitão-general da capitania de São Paulo, se refere no seu ofício”. Ant. 26 de novembro de 1805, cx. 59, doc. 4431.

93- “Requerimento de Maria do Nascimento, moradora na cidade do Rio de Janeiro, ao (Príncipe Regente D. João), pedindo que lhe deixe transportar os produtos duma fazenda que tem nos limites da Marinha”. Ca. 1805, cx. 59, doc. 4443.

94- “Cartas do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, para o Príncipe Regente D. João, do ano de 1806”. 5 de maio de 1806, cx. 59, doc. 4480.

95- “Requerimento das Câmaras das vilas de Sorocaba, São Carlos e Parnaíba, da capitania de São Paulo, ao (Príncipe Regente D. João), pedindo que mande observar o privilégio concedido, por Provisão de 17 de 1555, aos senhores de engenhos do Brasil, pelo qual estes ficavam isentos do pagamento de direitos, por um período de dez anos”. Ant. 24 de maio de 1806, cx. 59, doc. 4489.

96- “Carta de Martim Francisco Ribeiro de Andrada ao (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), visconde de Anadia, dizendo-lhe que, até aquela altura, não chegara ordem para pôr em ação a mina de ferro de Sorocaba”. 30 de junho de 1806, cx. 59, doc. 4520.

97- “Ofício n.º 12 do Antônio José da Franca e Horta ao visconde de Anadia, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela altura, conduzia do porto de Santos para a Corte, o bergantim Princesa do Brasil de que era mestre Francisco de Sousa Pereira”. 6 de junho de 1807, cx. 62, doc. 4725.

98- “Requerimento de Veríssimo Fernandes, mestre do navio Indiano de que é proprietário o (sargento-mor), João Rodrigues Pereira de Almeida, ao (Príncipe Regente D. João), pedindo que mande passar passaporte, a fim da referida embarcação poder seguir viagem da cidade de (Lisboa) para Santos, e dali para o Rio de Janeiro.” Ant. 1 de setembro de 1807, cx. 63, doc. 4803.

99- “Consulta do Conselho Ultramarino ao (Príncipe Regente D. João) sobre a representação de 2 de abril de 1803, em que os oficiais da Câmara de Porto Feliz da capitania de São Paulo, se queixam do imposto criado pelo ex-governador Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça. Este imposto, denominado "Contribuição Literária", consistia no pagamento de quarenta réis por arroba de açúcar e (destinava-se a fomentar a instrução dos indígenas)”. 17 de setembro de 1807, cx. 63, doc. 4807.

100- “Provisão do Príncipe Regente D. João, endereçada ao governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Antônio José da Franca e Horta) aprovando a criação da vila Bela da Princesa”. 24 de novembro de 1807, cx. 63, doc. 4833.

101- “Carta de Manuel da Cunha de Azevedo Coutinho Sousa Chichorro, para o (exgovernador e capitão-general da capitania de São Paulo), Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, felicitando-o pela sua nomeação a governador e capitão-general de Moçambique”. 19 de junho de 1808, cx. 64, doc. 4864.

102- “Passaporte passado pelo secretário do Governo do Reino de Portugal das Repartições da Marinha, Negócios Estrangeiros e Guerra, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho (Barreto de Sá e Resende de Magalhães Meneses), para que da cidade do Porto faça viagem para Santos, com escala pelo Rio de Janeiro”. 2 de dezembro de 1812, cx. 64, doc. 4891.

103- “Requerimento de Bento José de Almeida, capitão do bergantim Estrela do Norte, propriedade de Tomás da Rocha Pinto e Filhos, ao (Príncipe Regente D. João), pedindo que mande passar-lhe passaporte, visto querer seguir viagem da cidade do Porto para a (vila) de Santos”. Ca. 25 de maio de 1813, cx. 64, doc. 4895.

104- “Passaporte passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho (Barreto de Sá e Resende de Magalhães e Meneses), para que, da cidade do Porto, faça viagem para Santos, Com escala pelas Ilhas dos Açores”. 17 de agosto de 1814, cx. 64, doc. 4899.

105- “Passaporte passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente general dos Exércitos Reais, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho (Barreto de Sá e Resende de Magalhães e Meneses), para que da cidade de Lisboa faça viagem para as Ilhas de Cabo Verde, e destas para Santos”. 19 de setembro de 1814, cx. 64, doc. 4900.

106- “Passaporte passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho (Barreto de Sá e Resende de Magalhães e Meneses), para que da cidade de Lisboa faça viagem para as ilhas Canárias e destas para Santos”. 10 de dezembro de 1814, cx. 64, doc. 4901.

107- “Passaporte passado pelo secretário dos Negócios da Marinha Estrangeiros e da Guerra, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho (Barreto de Sá e Resende de Magalhães e Meneses), para

que da cidade do Porto faça viagem para as Ilhas de Cabo Verde, e destas para Santos com escala pelo Rio de Janeiro”. 30 de junho de 1818, cx. 64, doc. 4919.

108- “Requerimento de João de- Sousa Pereira, capitão da galera Lusitano, propriedade de Antônio Manuel da Costa Guerreiro, irmão e companhia a (D. Pedro IV), pedindo que mande passar passaporte, para a mesma galera poder seguir viagem da cidade do Porto para a (vila) de Santos, com escala pelo Rio de Janeiro”. Ant. 14 de novembro de 1826, cx. 65, doc. 4954.

109- “Regimento (Parte do) das ordens a observar no descobrimento que se vai fazer no distrito de Camapuã (Camapoam), do qual há de ser capitão João Bicudo de Brito. Logo no início se recomenda que o capitão porá todo o cuidado em não entrar por terras de Castela. Estabelece-se mais o seguinte: a bandeira partirá do posto de Araritaguaba”. Século XVIII, cx. 65, doc. 4971.

110- “Relação dos contratos da capitania de São Paulo que, na Secretaria do Conselho Ultramarino, consta terem sido arrematados pelo mesmo Conselho, com declaração do tempo, das quantias e das pessoas a quem foram arrematados”. Sem data, cx. 66, doc. 5090.

111- “Instruções (Minuta das) do (ministro e secretário 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, (D. Luis Antônio de Sousa Botelho Mourão) e para o brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, fazendo algumas reflexões sobre o plano de defesa ao Sul do Brasil, que foi mandado ao dito governador para combinar com o vice-rei, conde da Cunha, (D. Antônio Álvares da Cunha) depois que os Castelhanos ocuparam o Rio Grande de São Pedro, com infração do tratado de Paris, de 10 de Fevereiro de 1763”. Sem data, cx. 66, doc. 5101

Avulsos. São Paulo (023)

01- Regimento (cópia) passado pelo rei D. João IV ao [superintendente-geral das Minas do Brasil], Salvador Correia de Sá e Benevides, em 14 itens. Reitera, já no primeiro, que, no tocante às minas o superintendente teria toda autonomia, não dependendo do governador geral do Estado do Brasil”. 7 de junho de 1644, cx. 1, doc. 2.

02- “Alvará (cópia) do rei D. João IV ordenando que minas de ouro e prata, já descobertas ou as por descobrir, passem a ser propriedade dos vassalos que as achem, desde que paguem os devidos quintos e se submetam ao Regimento”. 10 de junho de 1644, cx. 1, doc. 3.

03- “Parecer do Conselho Ultramarino sobre os atrozes crimes cometidos por falta de justiça na capitania de São Paulo e nas capitanias do Sul”. 15 de julho de 1702, cx. 1, doc. 15.

04- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Rodrigo César de Meneses, ao rei [D. João V], comentando as dificuldades de manter-se transitável o caminho entre o litoral e o planalto”. 19 de maio de 1726, cx. 1, doc. 61.

05- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, [D. João V] sobre as dúvidas quanto a demarcação de limites entre as capitanias de São Paulo e Rio de Janeiro”. 19 de julho de 1729, cx. 1, doc. 87.

06- “Requerimento de Antônio Fernandes do Vale, morador da cidade de São Paulo, ao rei [D. José I], solicitando a mercê do hábito de Cristo, com a devida tença, como prêmio que

havia sido prometido a quem evitasse o extravio do ouro, fundindo-o e quintando-o devidamente”. 19 de abril de 1766, cx. 5, doc. 326.

07- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao rei [D. José I], dando conta do estado em que achou a capitania”. 1 de dezembro de 1767, cx. 5, doc. 333.

08- “Relação das cartas de serviço do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo, estando os 10 ofícios classificados em três grandes assuntos”. 27 de julho de 1768, cx. 5, doc. 338.

09- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que na serra da Lapa se encontram minerais, sobretudo o salitre, para fabricação da pólvora”. 1 de março de 1769, cx. 5, doc. 346.

10- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta das medidas tomadas para o fomento da lavoura e do comércio, assim como da intenção de fundar uma nova povoação nas margens do rio Piracicaba”. 1 de março de 1769, cx. 5, doc. 347.

11- “Relação das cartas de serviço do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, trazendo o resumo de 7 ofícios”. 9 de fevereiro de 1770, cx. 6, doc. 353.

12- “Relação das cartas de serviço do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, trazendo o resumo de 5 ofícios que, sob o título: Estado Político, tratam da fundação das vilas de Atibaia, Mogi-Mirim e Faxina, assim como da abertura e melhoramento dos caminhos desde São Paulo para Santos e para o Iguatemi”. 22 de março de 1770, cx. 6, doc. 356.

13- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, sobre a abertura de um caminho por terra até a praça de Iguatemi, de maneira que possa fomentar o comércio e tornar possível a sua subsistência”. 27 de março de 1770, cx. 6, doc. 359.

14- “Carta do provedor da Fazenda Real de São Paulo, José Honório de Valadares e Aboim, ao rei [D. José I] sobre os religiosos franciscanos não terem pago o imposto do cruzado, referente a cada um alqueire de sal do estanco da vila de Santos”. 8 de fevereiro de 1771, cx. 6, doc. 356.

15- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo sobre a feliz chegada da expedição ao Iguatemi”. 4 de setembro de 1771, cx. 6, doc. 368.

16- “Certidão passada pelo secretário do governo do Rio de Janeiro, Francisco de Almeida Figueiredo, à pedido do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, contendo cópias de documentos do maço das Cartas Régias do ano de 1679”. Maio de 1773, cx. 6, doc. 373.

17- “Instruções (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], ao governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, transmitindo as disposições reais quanto à defesa e segurança do território”. 24 de janeiro de 1775, cx. 6, doc. 382.

18- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro sobre os novos caminhos abertos por mar entre São Paulo e Rio de Janeiro, facilitando a comunicação entre estas duas capitanias”. 10 de novembro de 1775, cx. 6, doc. 388.

19- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando Notícias Prévias do Estado Político, Militar e da Real Fazenda, e sobre como encontrou a capitania de São Paulo, logo que assumiu seu governo”. 18 de novembro de 1775, cx. 7, doc. 396.

20- “Ofícios (cópia) dos oficiais, respectivamente, das Câmaras das vilas de Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, São Luís do Paraitinga, Jacareí, Mogi das Cruzes e cidade de São Paulo, a Martim Lopes Lobo de Saldanha, governador e capitão general da capitania de São Paulo, datados solicitando que se proíba as plantações de cana de açúcar e de tabaco nas Minas Gerais, assim como o fabrico de aguardente, na mesma região onde são notoriamente prejudiciais que se as incentive naquelas vilas de São Paulo, que tanto necessitam de comércio próprio”. 18 de novembro de 1775, cx. 7, doc. 397.

21- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o balanço do cofre, demonstrando a saída de dinheiro para pagamento de dívidas contraídas pelo governador precedente”. 14 de dezembro de 1775, cx. 7, doc. 415.

22- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando as instruções militares, na forma de ordens régias, recebidas, por ele”. 19 de dezembro de 1775, cx. 7, doc. 417.

23- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre as tropas enviadas do Regimento dos Voluntários Reais às missões”. 5 de maio de 1776, cx. 7, doc. 445.

24- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, solicitando o envio dos fardamentos da tropa de São Paulo diretamente a São Paulo”. 15 de dezembro de 1776, cx. 8, doc. 449.

25- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao Martinho de Melo e Castro, dando conta de cerca de 4 mil homens que tinham vindo de Minas Gerais para reforçarem os socorros militares ao sul, afirmando estarem pouco preparados e mal equipados”. 2 de agosto de 1777, cx. 7, doc. 463.

26- “Auto De Justificação apresentado pelo ex-governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, à rainha [D. Maria I] por meio de Martinho de Melo e Castro, secretário da Marinha e Ultramar, em 19 itens que abordam vários aspectos de seu governo e acusações que lhe foram feitas, seguindo-se, para cada um deles, as respectivas provas, certidões, devassas, declarações de testemunhas, atestados etc”. 5 de setembro de 1777, cx. 8, doc. 465.

27- “Carta dos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha [D. Maria I] expondo as dificuldades de comércio de São Paulo com as outras capitanias distantes e solicitando licença para se dedicarem a novos descobertos de ouro, o que estava proibido. Só assim se pode remediar a grande indigência e pobreza de São Paulo”. 13 de setembro de 1777, cx. 8, doc. 469.

28- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga esta cidade a de Cubatão, na vila de Santos”. 15 de fevereiro de 1792, cx. 11, doc. 566.

29- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando que enviou pelo navio, Nossa Senhora da Madre de Deus e São José Bellona o último ofício do vice-rei de Buenos Aires sobre divisão e demarcação”. 6 de março de 1793, cx. 12, doc. 580.

30- “Ofício do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho sobre a mudança dos direitos do sal e do ferro, e da pretensão de se criar fábricas de ferro”. 20 de abril de 1796, cx. 12, doc. 625.

31- “Ofício do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o envio da relação dos habitantes da capitania de São Paulo”. 20 de abril de 1796, cx. 12, doc. 629.

32- “Ofício do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o envio do mapa das tropas auxiliares de São Paulo”. 20 de abril de 1796, cx. 12, doc. 631.

33- “Aviso (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao governador 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 e general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena”. 27 de outubro de 1796, cx. 13, doc. 661.

34- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o balanço da receita e despesa da caixa dos rendimentos dos bens confiscados aos jesuítas daquela capitania, referente ao ano de 1794”. 5 de maio de 1797, cx. 13, doc. 674.

35- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o balanço da receita e despesa da Tesouraria Geral da Real Fazenda da capitania de São Paulo do ano de 1795”. 9 de maio de 1797, cx. 13, doc. 676.

36- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o balanço da receita e despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da capitania de São Paulo do ano de 1794”. 10 de maio de 1797, cx. 13, doc. 677.

37- “Carta do Bispo de São Paulo, Mateus de Abreu Pereira, à rainha [D. Maria I] sobre as queixas e representações dos paulistas contra o governador da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça”. 10 de janeiro de 1798, cx. 14, doc. 687.

38- “Mapas com resumo geral dos engenhos de açúcar que existem na capitania de São Paulo”. 1798, cx. 14, doc. 698.

39- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando o seu protesto contra as infâmias que seus opositores dizem do seu governo”. 23 de abril de 1799, cx. 14, doc. 705.

40- “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], conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre a instalação do novo mercado público para poder atender ao comércio da agricultura”. 16 de junho de 1800, cx. 15, doc. 735.

41- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre os trabalhos de instalação da fábrica de ferro das minas da cidade de Araçoiaba”. 18 de junho de 1800, cx. 15, doc. 736.

42- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre o mapa daquela povoação e informando sobre a concessão de sesmarias e dos perdões concedidos a criminosos; remoção de professores da vila de Mogi das Cruzes para vila de Itú; o melhoramento das raças da Cavalaria da Legião de Voluntários; da ajuda que fez à capitania de Mato Grosso na construção de suas estradas; a diminuição do comércio daquela capitania, e o rendimento da administração do sal para a manutenção do Jardim Botânico”. 9 de novembro de 1800, cx. 16, doc. 772.

43- “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], conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando que está atento a quaisquer surpresas por parte dos espanhóis”. 12 de novembro de 1800, cx. 16, doc. 778.

44- “Ofício Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando que está fazendo uma memória econômico-político da capitania de São Paulo”. 19 de dezembro de 1800, cx. 16, doc. 789.

45- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre a defesa dos portos marítimos contra a invasão de possíveis inimigos”. 8 de janeiro de 1801, cx. 16, doc. 798.

46- “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, certificando que cumprirá com o dever de proteger o território de invasões inimigas”. 9 de janeiro de 1801, cx. 16, doc. 799.

47- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que está pronto a auxiliar a capitania de Mato Grosso, contra as possíveis invasões de espanhóis”. 10 de janeiro de 1801, cx. 16, doc. 801.

48- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que, nos portos desta capitania, não tem chegado contrabando de navios estrangeiros ou nacionais”. 21 de janeiro de 1801, cx. 16, doc. 813.

49- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho contendo o número de moradores, bem como os navios que entraram nos portos marítimos, gêneros importados, exportados e produzidos nessa capitania”. 25 de fevereiro de 1801, cx. 16, doc. 831.

50- “Carta dos oficiais da Câmara da vila de Porto Feliz ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência Antônio Manuel de Melo e Castro no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo”. 26 de abril de 1801, cx. 17, doc. 844.

51- “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, sobre a queda de preço do açúcar e os prejuízos que esta vem causando aos proprietários de engenho desta capitania”. 2 de maio de 1801, cx. 17, doc. 845.

52- “Ofício de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre a proposta de alguns oficiais que foram promovidos pelos donativos que fizeram para as obras do Hospital Militar e Jardim Botânico da cidade de São Paulo”. 13 de maio de 1801, cx. 17, doc. 852.

53- “Carta dos oficiais da Câmara de Paranaguá, ao príncipe regente [D. João], solicitando a prorrogação da provisão de 26 de abril de 1760, que concede moratória aos produtores de açúcar”. 14 de junho de 1801, cx. 17, doc. 859.

54- “Carta dos oficiais da Câmara da vila de Porto Feliz, ao príncipe regente [D. João], solicitando que os produtores de açúcar não tenham seus bens confiscados e que possam

pagar suas dívidas pelo rendimento da produção de suas fábricas”. 27 de junho de 1801, cx. 17, doc. 863.

55- “Ofício do Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho] sobre a nomeação de Coronéis para os Corpos Milicianos da Tropa paga, no intuito de atender a defesa desta capitania, como também, a da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro do Sul”. 14 de setembro de 1801, cx. 17, doc. 877.

56- “Ofício do Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre o envio do mapa da carga do bergantim Grão Penedo que partiu do porto de Santos, fazendo escala no Rio de Janeiro, com destino a Lisboa”. 13 de outubro de 1801, cx. 17, doc. 885.

57- “Ofício do Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as providências tomadas em comum acordo entre os governadores desta capitania e a do Rio de Janeiro, acerca da defesa destes domínios contra as potências inimigas”. 15 de outubro de 1801, cx. 17, doc. 887.

58- “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 tem se dedicado ao fomento da plantação e exportação de farinha de mandioca para o reino”. 15 de dezembro de 1801, cx. 18, doc. 896.

59- “Ofício do secretário do governo da capitania de São Paulo, Manuel Francisco de Vasconcelos, ao visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dando conta das demarcações territoriais que ficaram após a expulsão de espanhóis da região de fronteira do Iguatemi, fortaleza que tinha sido instalado pelos paulistas na capitania de Mato Grosso”. 8 de outubro de 1802, cx. 18, doc. 924.

60- “Ofício do oficial da Secretaria de governo da capitania de São Paulo, Manuel Inocêncio de Vasconcelos, ao visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, comunicando que ao terminar seu mandato no governo retornará ao Reino, e, nesta ocasião entregará uma memória sobre a demarcação de limites nos territórios americanos entre Portugal e Espanha”. 23 de novembro de 1802, cx. 19, doc. 933.

61- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, enviando, pela Secretaria de Estado, planos sobre a regulamentação do Hospital Militar de São Paulo”. 14 de janeiro de 1803, cx. 19, doc. 940.

62- “Ofício (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dando conta, em conformidade com as ordens do destinatário e das suas Instruções, do que vinha fazendo na capitania, em prol do comércio, da lavoura, sobretudo a do anil, e a do algodão, do milho, feijão etc. Diz julgar que uma das melhores formas de incentivar a agricultura é promover a exportação dos gêneros, instituindo-se uma comércio direto com as praças de Lisboa e Porto”. 19 de fevereiro de 1803, cx. 19, doc. 947.

63- “Ofício (cópia) do [governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta] ao [secretário do reino], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, dando contas, desde sua posse, do estado das finanças na capitania, detalhando tudo o relativo à arrecadação, fiscalização e administração das rendas reais”. 21 de fevereiro de 1803, cx. 19, doc. 949.

64- “Relação de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, trazendo o resumo dos ofícios que se seguem, datados de 20 e 22 de fevereiro de 1803, tratando do aproveitamento dos pinheiros, do cacau, das espécies de linho, das palmeiras, da quina, da pólvora, do salitre na capitania”. 28 de fevereiro de 1803, cx. 19, doc. 952.

65- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, sobre o envio pela corveta Nossa Senhora da Vitória, do mapa da carga que partiu do porto de Santos para cidade de Lisboa”. 16 de março de 1803, cx. 19, doc. 955.

66- “Portaria do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ordenando que se faça o exame de todos os gêneros e plantas bravas desta capitania, para poder remetê-los, para o reino”. 4 de maio de 1803, cx. 20, doc. 968.

67- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao príncipe regente [D. João] comentando a carta régia sobre as arrematações dos contratos que estabelecia que deviam ser ultimados em Lisboa”. 10 de maio de 1803, cx. 20, doc. 972.

68- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente [D. João] sobre o atraso e prejuízo que ao comércio da capitania de São Paulo provocou a ordem régia de 13 de novembro de 1802, pela qual, o juiz da Alfândega da vila de Santos somente pode dar despacho, com isenção de direitos, às mercadorias produzidas pelas Fábricas Reais”. 11 de maio de 1803, cx. 20, doc. 973.

69- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior sobre o envio do mapa da carga da Galera Astrea, que partiu do porto de Santos em direção a Lisboa”. 25 de junho de 1803, cx. 20, doc. 979.

70- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre se estabelecer uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”. 26 de junho de 1803, cx. 20, doc. 980.

71- “Ofício (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho, relatando suas atividades para com o aproveitamento do antigo colégio dos jesuítas de Santos para alojar a Alfândega, os armazéns do sal e outras repartições”. 3 de julho de 1803, cx. 20, doc. 984.

72- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, remetendo caixotes com produtos da capitania de São

Paulo e comentando vários aspectos relativos a seu governo”. 4 de julho de 1803, cx. 20, doc. 985.

73- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias”. 13 de agosto de 1803, cx. 21, doc. 993.

74- “Discurso do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, pronunciado na abertura do Conselho de Guerra, seguindo das resoluções do mesmo Conselho e das ordens expedidas pelo governador para a defesa da capitania”. 12 de setembro de 1803, cx. 21, doc. 996.

75- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, enviando as contas dos rendimentos e das despesas de todas as Câmaras da capitania de São Paulo, relativas ao ano de 1802”. 15 de setembro de 1803, cx. 21, doc. 998.

76- “Relações de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, encaminhando 10 ofícios, tratando do intendente da Marinha de Santos, de mapa de carga de uma galera, da Companhia geral dos Vinhos do Alto Douro, da remessa de produtos da terra”. 19 de setembro de 1803, cx. 21, doc. 1000.

77- “Representação dos povos das vilas do norte de São Paulo, ao príncipe regente [D. João], solicitando a isenção na cobrança dos tributos sobre o contrato do sal que estas vilas comercializam”. 10 de abril de 1804, cx. 23, doc. 1040.

78- “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”. 27 de junho de 1804, cx. 23, doc. 1051.

79- “Carta do ex-governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao príncipe regente [D. João] sobre a resposta as várias acusações anônimas contra o seu governo referentes: as negociações de gado em Mato Grosso e extravio de verba do cofre dos Órfãos de Itu, feitas pelo sargento-mor comandante da Brigada de Artilharia da cidade de São Paulo, Tomás da Costa Correia Rebelo e Silva; a proibição da saída de gêneros de São Sebastião e Ubatuba para outros portos que não o de Santos, e as desavenças de fronteiras entre os comandantes de terras e vigários”. 26 de outubro de 1804, cx. 24, doc. 1081.

80- “Ofício do [governador e capitão general da capitania de São Paulo] Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Souto Maior] sobre a sua jornada as vilas de Parnaíba, Itu, Sorocaba, Porto Feliz para avaliar as duas propostas de abertura de uma estrada ligando a cidade de São Paulo à vila de Itu”. 30 de outubro de 1804, cx. 24, doc. 1082.

81- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga do bergantim

Desejada Paz, que partiu de Santos com destino ao Porto”. 16 de janeiro de 1805, cx. 24, doc. 1104.

82- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre o envio de mapas gerais da população, de 35 vilas desta capitania, no ano de 1803, constando: gênero, etnia, estado civil, óbitos e nascimentos”. 29 de janeiro de 1805, cx. 24, doc. 1108.

83- “Relação de ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga da galera Mentor, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos, que partiu do porto de Santos com destino a cidade do Porto”. 13 de março de 1805, cx. 24, doc. 1126.

84- “Ofício (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre o envio do mapa das despesas efetuadas durante os seus dois últimos anos de governo”. 3 de maio de 1805, cx. 25, doc. 1152.

85- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao secretário da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga do navio Princesa da Beira que partiu da praça de Santos com destino a Lisboa”. 20 de maio de 1805, cx. 25, doc. 1168.

86- “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 negativo a representação dos oficiais das Câmaras das vilas de Sorocaba, São Carlos e Parnaíba. Solicita os mesmos privilégios que os senhores de engenho de açúcar da capitania do Rio de Janeiro receberam pela provisão de 26 de abril de 1760”. 19 de julho de 1805, cx. 26, doc. 1191.

87- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga da galera Boa Passagem, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa”. 4 de novembro de 1805, cx. 26, doc. 1202.

88- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, o projeto de beneficiar 30 léguas do caminho do sertão que liga a capitania de São Paulo ao Rio Grande”. 4 de março de 1806, cx. 27 doc. 1232.

89- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga do navio Correta Vitória que, partiu do porto de Santos para a Corte”. 28 de junho de 1806, cx. 27, doc. 1257.

90- “Parecer do Conselho Ultramarino favorável a que os privilégios concedidos durante o período em que São Paulo esteve agregado ao Rio de Janeiro, devam se estender aos produtores de açúcar de toda a capitania de São Paulo”. 17 de julho de 1806, cx. 27, doc. 1259.

91- “Parecer do Conselho Ultramarino sobre a representação da Câmara da vila de São Sebastião da capitania de São Paulo, solicitando a suspensão dos tributos recaídos sobre o açúcar, sal, aguardente, café, arroz, e algodão, impostos pelo ex-governador e capitão general Antônio Manoel de Melo e Castro”. 3 de outubro de 1806, cx. 28, doc. 1264.

92- “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”. 15 de dezembro de 1806, cx. 29, doc. 1281.

93- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José Franca e Horta ao príncipe regente [D. João] sobre o envio do mapa da população da capitania de São Paulo, com a sua divisão militar”. 20 de dezembro de 1806, cx. 29, doc. 1285.

94- “Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre o envio do mapa da carga do navio bergantim São José Deligente”. 23 de dezembro de 1806, cx. 29, doc. 1288.

95- “Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao príncipe regente [D. João] sobre os motivos pelos quais determinou que o transporte dos gêneros comercializados com a Corte fossem primeiro comercializado no porto da vila de Santos”. 8 de junho de 1807, cx. 30, doc. 1322.

96- “Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João, mandando organizar, pela régia resolução de 26 de novembro de 1806 a ampliação dos privilégios dos donos de engenhos de açúcar da Fazenda de canas da capitania de São Paulo, conforme os mesmos da capitania do Rio de Janeiro com as devidas restrições da Lei de 20 de Junho de 1774”. 6 de julho de 1807, cx. 30, doc. 1325.

97- “Parecer do Conselho Ultramarino sobre a representação da Câmara da vila de Porto Feliz, da capitania de São Paulo, em que solicita a isenção do tributo do açúcar que for a estabelecido pelo ex-governador de São Paulo, Antônio Manuel de Melo e Castro”. 17 de setembro de 1807, cx. 30, doc. 1335.

Arquivo do Estado de São Paulo

Listas Nominativas Anuais por Habitantes - Maços de População Microfilmados

“Maços de População da vila de Areias”, rolos 2 a 4; latas 3, 4, 5 e 5A.

“Maços de População da vila de Atibaia”, rolos 13 a 19; latas 11, 11A, 12, 12A, 13 a 16.

“Maços de População da vila de Bragança”, rolos 20 a 29; caixas 17 a 24.

“Maços de População da vila de Campinas”, rolos 31 a 35; latas 25, 26, 26A, 27 e 27A.

“Maços de População da vila de Guaratinguetá”, rolos 60, 61, 64, 65 a 67; latas 50A, 51, 51A, 52 a 54.

“Maços de População da vila de Iguape (e Xiririca)”, rolos 71 a 74; latas 59, 60, 61, 61A e 62.

“Maços de População da vila de Itu”, rolos 87 a 94; latas 59, 60, 61, 61A e 62.

“Maços de População da vila de Jacareí”, rolos 98 a 101; latas 82, 83, 83A, 84, 85, 85A.

“Maços de População da vila de Jundiaí”, rolos 105 a 111; latas 88, 89, 89A, 90 a 92, 92A, 93 e 94.

“Maços de População da vila de Lorena”, rolos 114 a 121; latas 98, 99, 100, 100A, 101 a 104.

“Maços de População da vila de Mogi Mirim”, rolos 136 a 143; latas 117 a 122, 122A e 123.

“Maços de População da vila de Paranaguá”, rolos 247 a 252; latas 218 a 222.

“Maços de População da vila de Piracicaba”, rolo 163; lata 141.

“Maços de População da vila de Porto Feliz”, rolos 165 a 170, latas 143 a 147.

“Maços de População da vila de São Sebastião”, rolos 184 a 187, latas 162 a 165.

“Maços de População da cidade de São Paulo”, rolos 40 a 44; latas 32A, 33, 33A, 34 a 36.

“Maços de População da vila de Santos”, rolos 174 a 176; latas 151 a 154.

“Maços de População da vila de Sorocaba”, rolos 192 a 196, latas 170, 170A, 171 a 173 e 173A.

“Maços de População da vila de Taubaté”, rolos 202 a 211, latas 178 a 185.

“Maços de População da vila de Ubatuba”, rolos 213 a 217; latas 186 a 191.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

Fundo Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação

Caixa 448, pct. 1: Importação e exportação (1802-1822)

“Mapas de Importação e Exportação do porto de Santos”

“Mapas de Importação e Exportação em Pernambuco”

“Mapas de Importação e Exportação do Rio Grande”

Caixa 449, pct.1: Importação e exportação. Mapas de colônias portuguesas (Brasil e domínios) e de cônsules estrangeiros para Portugal (1808-1828)

“Mapa demonstrativo da quantidade de escravos exportados de Angola em todo ano de 1810”

Fundação Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro, Brasil)

“Carta [de Barbora Joanna Pereira de Castro] a João Rodrigues de Macedo solicitando empréstimo de 200 mil para o filho ir a São Paulo buscar duas bestas”, Seção de Manuscritos, I-10,13,020 nº001.

“Mapas estatísticos da província de São Paulo nos anos de 1800, 1805, 1816 e 1850”. Seção de Manuscritos, I-32,10,006.

“Methodo facil de enriquecer a capitania de São Paulo ilustrado pela simples exposição dos principaes successos particullares circunstancias e relações físicas do país”. 14 de agosto de 1799, Seção de Manuscritos, I-29,19,37.

“Representação com abaixo assinado, dos negociantes do RS, pedindo sejam consertadas e conservadas as estradas que ligam esta provincia com São Paulo e Minas Gerais, para que o comercio não sofra com os prejuizos”. Ano de 1832, Seção de Manuscritos, II-35,36,2 nº5.

“Carta dirigida a Martinho de Mello e Castro, ministro da Marinha e Ultramar de D.José I, sobre os limites da Capitania de São Paulo e Minas Gerais”. 12 de outubro de 1765, Seção de Manuscritos.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa, Portugal)

Junta do Comércio

Liv. 74. “Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia”. S. l., s. d. [1739-1763]. 158 fls .

1.2- Fontes Impressas

“A lavoura de Canna em São Paulo no anno de 1800. Offício da Câmara de Porto Feliz ao Príncipe Regente”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Typographia do Diário Oficial, vol. 6, 1900-1901, p. 471-472.

“Mappas das Embarcações que entraram e sahiram dos Portos das Villas de Santos, Parnagoá, Ubatuba, e S. Sebastião no anno de 1799”. 1799. In *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: Museu Paulista, 1961, tomo 15, p. 246, doc. 25

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Introdução e comentário crítico por Andrée Mansuy Diniz Silva. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001

CLETO, Marcelino Pereira. “Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la. Em 25 de outubro de 1782”. In: *Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804)*. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

COUTINHO, D. Rodrigo de Souza. *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*. Tomos I e II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.

CUNHA, D. Luís da. *Instruções Políticas*, 1736, Lisboa, Edição Abílio Diniz Silva, 2001.

CUNHA, D. Luís da. *Testamento Político ou Carta Escrita pelo Grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. José I antes do seu governo*, c. 1747-1749. São Paulo, Editora Alfa-Omega, 1976.

Gazeta de Lisboa, Lisboa, 1720, no. 10, p. 73- 80.

HORTA, José Antonio da Franca e. “Viagem do Capitão General Franca e Horta a Sorocaba, Itu e Porto Feliz. 30 de outubro de 1804”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Volume 10, 1906, pp. 93-95.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à provincia de São Paulo: e Resumo das viagens ao Brasil, provincia Cisplatina e missões do Paraguai*. São Paulo: Livraria Martins, 1953.

VELOSO, José Mariano da Conceição, 1742-1811 (compil.) *O Fazendeiro do Brasil [...]* (Tomos 01 a 05). Lisboa: Na Regia Officina Typographica, 1798. Disponível em: [http://www.brasiliana.usp.br/search?fq=dc.contributor.other:%22Veloso,+Jos%C3%A9+Mariano+da+Concei%C3%A7%C3%A3o,+1742-1811+\(compil.\)%22](http://www.brasiliana.usp.br/search?fq=dc.contributor.other:%22Veloso,+Jos%C3%A9+Mariano+da+Concei%C3%A7%C3%A3o,+1742-1811+(compil.)%22) (acesso em 07 de março de 2016).

Arquivo do Estado de São Paulo

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo

- Volume 03- “Diversos”, 1913 (3ª edição; 1ª edição: 1894).

“Representação em que os moradores de Campinas pedem sua elevação à categoria de villa”. s/d, pp. 3-5.

“Auto de Ereccão de Campinas a villa, em 1797”. 14 de dezembro de 1797, pp. 12-14.

“Termo de elevação da Freguezia de Araritaguaba a categoria de Villa, com a denominação de Porto Feliz”. 20 de dezembro de 1797, pp. 27-29.

“Portaria do governador e capitão-general da capitania, Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça, sobre a regulação do preço do sal e nomeando seus fiscais”. 5 de outubro de 1799, pp. 101-103.

“Cópia de um plano, que formara Manoel Ferraz de Sampaio, para a catequização dos gentios, habitantes das margens do rio Paraná”. 17 de fevereiro de 1810, pp. 109-113.

“Extensa carta de João Ferreira de Oliveira Bueno ao. Sr. Miguel Antonio, de Azevedo, informando-o do resultado da expedição ao rio Paraná”. 25 de março de 1816, pp. 139- 144.

- Volume 11- “Divisas de S. Paulo e Minas Geraes”, 1896.

“Provisão Régia abolindo o Governo separado de São Paulo, 1748”. 24 de agosto de 1748, pp. 41-42.

“Carta do capitão general do Rio de Janeiro e Minas Geraes ao governador de Santos, 1749”. 25 de novembro de 1749, pp. 49-50.

“Representação da Camara de São Paulo”. 30 de setembro de 1771, pp. 119-121.

“Requerimento que fizerão os moradores, mineiros, faiscadores, e mais povo de São Paulo à Camara”. 1771, pp. 125-128.

“Carta do vice-rei ao governo de Lisboa”. 12 de agosto de 1754, pp. 209-211.

“Aviso Régio ordenando a demarcação”. 4 de fevereiro de 1765, pp. 211-212.

“Carta do Governador de Minas Geraes ao Vice-Rei, 1765”. 10 de setembro de 1765, pp. 213-215.

- Volume 12- “Bandos e Portarias de Rodrigo Cesar de Menezes”, 1901.

“Registo de um bando para ninguém abrir caminho novo para as Minas do Guyabá, nem ir a Vacaria”. 27 de março de 1722, pg. 25.

“Registo do regimento que levou o Capitão Brandão Bueno da Sylva cabo da tropa que foi ao sertão a descobrir minas de ouro, e pedras preciosas”. 30 de junho de 1722, pp. 53-59.

“Registo de um bando, sobre se manifestar o ouro que vier das minas gerais na casa de oficina”. 3 de dezembro de 1722, pp. 77-78.

“Registo de um bando sobre as pessoas que houverem de ir para as novas minas do Cuyabá”. 4 de junho de 1723, pp. 84-86.

“Registo de um bando sobre os quintos do ouro, que vierem das Minas do Cuyabá, ou de outras quaisquer”. 8 de agosto de 1723, pp. 112-113.

- Volume 13- “Bandos e Portarias de Rodrigo Cesar de Menezes”, 1895.

“Registo de um bando sobre o sal que se há de repartir com os moradores desta cidade e com sua comarca”. 4 de junho de 1725, pp. 65-66.

“Registo de um regimento que se deixou a D.os Roiz da Fonseca Leme enquanto durar a ausência do Governador e Capitão General”. 6 de julho de 1726, pp. 86-94.

“Registo de um regimento que se manda para a arrecadação dos quintos das Minas de Parapanema”. 6 de julho de 1726, pp. 98-100.

“Registo de um bando sobre os bastardos e indios se conservarem com seus administradores”. 1 de janeiro de 1727, pp. 104-105.

“Registo de um bando sobre se fazerem novos descobrimentos de ouro”. 13 de abril de 1727, pp. 116-117.

“Registo do regimento para os capitães do mato”. 30 de março de 1727, pp. 118-119.

- Volume 14- “Correspondências diversas”, 1895.

“Sobre as ponderações, que faz o Governador de São Paulo da falta de rendas da sua Provedoria, e das couzas que tem para satisfazer, e sobre a trabalhosa paz em que estamos, responde que por isso mandou El-Rey Nossa Senhor a ele Governador para o remediar, que remetterá todo o dinheiro que puder, que examine se estão capazes as quatro companhias de Ventureiros, e que no que toca a guerra nem lhe parece ser util nem tem ordem para ela”. 24 de setembro de 1765, pp. 69-72.

“Carta do governador e capitão-general de Minas Gerais conde de Valladares ao governador e capitão-general de São Paulo Morgado de Mateus sobre fazendas de éguas e burros em Minas Gerais”. 5 de fevereiro de 1770, p. 244.

“Methodo, que se pratica nesta Junta da Real Fazenda do Rio de Janeiro, escrito por ordem do Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquez de Lavradio, Vice-Rey, e Capitam General de Mar, e terra do Estado do Brazil, em resposta á Relação remetida pelo Excelentíssimo Senhor D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, Governador, e Capitam General da Capitania de São Paulo, das Instruções, que avisa carecer para regular a Junta daquella Capitania pelo que se observa nesta da Cidade Capital do Estado”. 14 de junho de 1771, pp. 296-302.

- Volume 15- “Diversos”, 1904.

“Relatório do Capitão General Bernardo José de Lorena”. 30 de abril de 1791, pp. 121-129.

- Volume 17- “Correspondências do Vice-Rei, de Martim Lopes Lobo de Saldanha e outros (1775-1779), 1895.

“Cartas do marquês de Lavradio, vice-rei do Brasil, a Martim Lopes Lobo de Saldanha, governador de São Paulo. Carta na qual o vice-rei emite seu parecer sobre o modo de se pôr em prática as ordens reais, etc ”. 27 de maio de 1775, pp. 1-20.

“Carta referindo-se a partida das tropas para o Rio Grande, dando instruções, etc”. 7 de novembro de 1775, pp. 33-43.

“Carta referindo-se a necessidade do plantio do tabaco nesta capitania com os métodos de cultura, colheita e fabrico usados na Bahia”. 12 de julho de 1776, pp. 117-119.

“Carta recomendando que se socorra a ilha de Santa Catarina, etc”. 13 de março de 1777, pp. 200-202.

“Carta recomendando muita diligência contra os castelhanos, propondo as medidas que se devem tomar, etc”. 20 de março de 1777, pp. 204-206.

“Ofício do marquês de Lavradio, vice-rei do Estado do Brasil e governador e capitão-general do Rio de Janeiro, ao governador e capitão-general de São Paulo Martim Lopes Lobo de

Saldanha sobre questões relativas à guerra contra os espanhóis, e da notícia que deve divulgar aos paulistas”. 26 de março de 1777, pp. 208-211.

- Volume 18- “Avisos e cartas régias (1714-1729)”, 1896.

“Carta Régia ordenando que Santos pertença ao Rio de Janeiro”. 28 de outubro de 1714, pp. 4-5.

“Carta Régia sobre as vantagens do porto de Santa Catarina, abundância de peixes e outras comodidades”. 10 de abril de 1727, pp. 9-11.

“Carta Régia sobre as festas reais em Santos, que a Câmara não pode fazer por ser muito pobre”. 27 de novembro de 1719, pp. 15-16.

“Carta Régia proibindo os governadores e magistrados de comerciarem”. 17 de dezembro de 1720, p. 23.

“Carta Régia sobre a arrematação dos dízimos das Alfândegas de Santos e Rio de Janeiro”. 17 de fevereiro de 1721, p. 28.

“Carta Régia desaprovando a criação do posto de guarda-mor dos navios no porto de Santos”. 2 de maio de 1722, pp. 47-48.

“Carta Régia mandando anexar a praça de Santos à capitania de São Paulo”. 6 de maio de 1722, pp. 49-51.

“Carta Régia mandando conservar as casas e oficinas de ouro e quintos reais de Iguape e Paranaguá”. 19 de maio de 1722, pp. 55-57.

“Carta Régia ordenando que o Governador de São Paulo dê ao Vice-Rei conta do estado da Capitania”. 26 de outubro de 1722, p. 72.

“Carta Régia pedindo informação sobre a conveniência de passar a vila de Paraty para a capitania do Rio de Janeiro, da qual fica mais perto”. 12 de junho de 1723, pp. 81-82.

“Carta Régia declarando que o contrato da pesca da baleia e venda de seu azeite seja arrematado em Lisboa e não em São Paulo”. 16 de junho de 1723, pp. 83-84.

- Volume 22- “Bandos, Regimentos e Ordens dos Capitães Gerais Conde de Sarzedas e D. Luiz Mascarenhas (1732-1748)”, 1896.

“Registro de um bando sobre não haver engenhocas de aguardente, e canaviais nas minas de Goiás”. 22 de agosto de 1732, pp. 4-5.

“Registro de um bando sobre a forma em que há de correr o ouro em pó depois da capitação”. 18 de agosto de 1735, pp. 98-99.

- Volume 23- “Correspondência do Capitão-General Dom Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão (1766-1768)”, 1896.

“Considerações gerais sobre os costumes e lavoura de São Paulo”. 23 de dezembro de 1766, pp. 1-10.

“Cartas para Franciso Xavier de Mendonça sobre a lavoura e produtos naturais do solo”. 4 de julho de 1767, pp. 193-194.

“Carta ao governador de Minas Gerais, com considerações sobre a defesa do Brasil contra os espanhóis”. 16 de agosto de 1767, pp. 232- 237.

“Carta ao governador de Minas Gerais sobre a necessidade de defender o Brasil e falta de recursos desta capitania”. 26 de agosto de 1767, pp. 237-239.

“Carta ao Rei de Portugal sobre o estado em que acho a Capitania e as medidas que tomou”. 1 de dezembro de 1767, pp. 250-256.

“Considerações sobre o estado econômico da Capitania”. 2 de fevereiro de 1768, pp. 382-386.

- Volume 24- “Cartas Régias e Provisões (1730-1738)”

“Sobre a anexação de Sorocaba à comarca de Itu”. 25 de janeiro de 1730, p. 6.

“Sobre a abertura de hum caminho de S. Paulo ao Sul”. 10 de outubro de 1730, p. 32.

“Permitindo mais de um caminho para as Minas de Goiás”. 2 de dezembro de 1730, p. 40-41.

“Sobre informações do rendimento de vários ofícios da capitania de São Paulo”. 18 de janeiro, p. 42-43.

“Sobre o contrato das baleias estar a salvo de prejuízos”. 25 de janeiro de 1731, pp. 44-45.

“Sobre a vigilância a observar relativa ao ouro exportado por Ubatuba e São Sebastião”. 6 de fevereiro de 1731, pp. 45-46.

“Proibindo a abertura de novos caminhos para as minas de Goiás”. 28 de outubro de 1733, p. 129.

“Sobre a miséria do sal em São Paulo”. 20 de janeiro de 1735, pp. 173-174.

“Sobre os contratos do Brasil deverem ser arrematados em Lisboa”. 3 de março de 1736, p. 215.

“Sobre a mineração de ouro na comarca de Paranaguá”. 21 de fevereiro de 1738, p. 226.

- Volume 25- “Patentes, provisões e ordens régias (1786-1796)”, 1898.

“Alvará Régio mandando destruir todas as fábricas existentes no Brasil”. 5 de janeiro de 1785, pp. 70-72.

“Cópia da carta ao vice-rei sobre política europeia e colonial”. 14 de fevereiro de 1788, pp. 100-102.

“Carta Régia recomendando a continuação do imposto dos dez anos para a reconstrução da cidade de Lisboa”. 2 de abril de 1795, pp. 131-132.

“Ofício do mesmo ministro Souza Coutinho, agradecendo os bons serviços do governador de São Paulo e consultando sobre várias medidas a adotar”. 27 de setembro de 1796, pp. 165-168.

- Volume 28- “Correspondência do Capitão General Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1778)”, 1899.

“Ofício relatando diversos fatos ocorridos na capitania e acusando fortemente o seu antecessor no governo de São Paulo”. 18 de novembro de 1775, pp. 18-32.

“Ofício sobre o mau estado financeiro da capitania, por se acharem esgotados os cofres da tesouraria da real fazenda”. 14 de dezembro de 1775, pp. 173-175.

“Notas às Instruções juntas, que me entregou Dom Luiz Antonio de Sousa Botelho Mourão, General que foi desta Capitania”. 30 de novembro de 1775, pp.185-203.

“Ofício sobre a arrematação dos dízimos da capitania”. 3 de junho de 1777, pp. 347-348.

- Volume 29- “Correspondência do Capitão General Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça (1797-1800)”, 1899.

“Carta ao Secretário de Estado sobre haver dado as providências para o aumento do comércio e permuta recíproca dos gêneros e manufaturas do Reino”. 22 de novembro de 1797, pp. 44-46.

“Carta ao Secretário de Estado, participando haver tomado várias medidas para o aumento das rendas da Capitania”. 22 de novembro de 1799, pp. 46-47.

“Memória sobre a comunicação da vila de Santos com a cidade de São Paulo quer por mar e quer pelo caminho projetado por terra, e sobre o principal comércio existente entre a Europa e os portos da América”. 31 de janeiro de 1799, pp. 112-123.

“Carta ao Secretário de Estado, sobre a introdução dos arados”. 8 de janeiro de 1800, pp. 142-144.

“Carta ao Secretário de Estado sobre a venda da obra Fazendeiro do Brasil”. 9 de janeiro de 1800, pp. 146-148.

“Carta ao Secretário de Estado sobre proteger e animar a pesca das baleias”. 9 de janeiro de 1800, p. 148.

“Carta ao Secretário de Estado, comunicando não se ter aumentado a cultura do tabaco”. 31 de janeiro de 1800, p. 182.

“Carta ao Secretário de Estado declarando estar o General estudando, a fim de dar perfeita informação sobre o estado do projetado caminho entre a Capitania e Santa Catarina”. 18 de fevereiro de 1800, p. 190-191.

- Volume 30- “Correspondência do capitão-general Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça”, 1899.

“Sobre a remessa de forças para o Sul e defesa da capitania”. 14 de setembro de 1801, p. 105.

“Sobre o comércio de contrabando”. 31 de maio de 1802, p. 192.

- Volume 31- “Diversos”, 1901.

“Carta do Vice-Rei sobre a demarcação de limites com os castelhanos”. 16 de janeiro de 1784, p. 23.

“Cópia da carta régia dando instruções para demarcação de limites”. 25 de janeiro de 1779, p. 27.

“Portaria para a criação da vila de Cunha”. 15 de setembro de 1785, p. 90.

“Mapa da carga transportada da Vila de Santos para a cidade de Lisboa pelo navio Nossa Senhora da Cana Verde”. Janeiro de 1797, p. 155.

“Mapa geral dos habitantes da Capitania de São Paulo em 1797”, p. 157.

“Parecer sobre a conveniência dos gêneros de S. Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos”. 03 de setembro de 1789, pp. 189-199.

- Volume 44- “Diversos”, 1915.

“Ofício sobre o emprego do arado na lavoura paulista, por Antonio Manoel de Mello e Castro”. 8 de janeiro de 1800, p. 191.

“Ofício sobre a cultura da cana de açúcar, por Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça”. 9 de janeiro de 1800, p. 193.

“Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na Capitania de São Paulo, pelo Marechal José Arouche de Toledo Rendon”, p. 195.

“Representação da Câmara de Porto Feliz sobre execuções nos engenhos de açúcar”. 27 de junho de 1801, p. 253.

“Informações sobre a fronteira da Capitania de São Paulo com os domínios espanhóis, por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça”. 27 de janeiro de 1800, p. 279.

- Volume 45- “Correspondência recebida e expedida pelo General Bernardo José de Lorena, Governador da Capitania de São Paulo durante o seu Governo (1788-1797)”, 1924.

“Carta para Martinho de Mello e Castro”. 03 de setembro de 1789, pp. 34-36.

“Carta da rainha d. Maria a Bernardo José de Lorena sobre a proibição de se usar dinheiro do cofre dos ausentes”. 9 de maio de 1791, pp. 76-78.

- Volume 47- “Documentos relativos à criação, extinção e desmembramento das capitanias de que resultou São Paulo...”, 1929.

“Carta de foral a Martim Afonso de Souza”. 6 de outubro de 1534, p. 18.

“Carta Régia de doação a Martim Afonso de Souza”. 20 de janeiro de 1535, p. 19.

“Carta Régia ordenando ao governador do Rio de Janeiro, que socorra as capitanias de Santos e São Vicente, sem embargo de lhe não serem subordinadas”. 9 de dezembro de 1688, p. 32.

“Edital sobre legitimação de terras nas capitanias de São Paulo e São Vicente”. 20 de setembro de 1702, p. 46.

“Carta régia criando a capitania de São Paulo e Minas do ouro, e nomeando governador da mesma a Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho”. 9 de novembro de 1709, p. 65.

“Carta régia mandando informar que seria conveniente que Santos passasse a pertencer ao Governo de São Paulo e pedindo um mapa de toda a costa, cujos portos ordenava fossem sondados”. 5 de dezembro de 1710, p. 74.

“Carta régia sobre as rendas das Minas e determinando que a praça de Santos continuasse sob a jurisdição do governo do Rio de Janeiro”. 6 de junho de 1711, p. 76.

“Carta de Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho a d. Joao V sobre o requerimento da câmara de São Paulo para que fossem restituídas aos paulistas as terras das minas de que haviam sido expulsos pelos emboabas”. 26 de abril de 1712, p. 80.

“Carta régia comunicando a separação dos governos de São Paulo e Minas Gerais e ordenando o prosseguimento das obras de defesa do porto de Santos”. 21 de fevereiro de 1720, p. 90.

- Volume 55- “Correspondência oficial do Capitão General Antonio José da França Horta (1802- 1804)”, 1937.

“Para as Câmaras da Marinha (enviando instruções sobre o comércio exterior e de cabotagem)”. 22 de junho de 1803, pp. 105-107.

- Volume 57- “Correspondência oficial do Capitão General Antonio José da França Horta (1806- 1810) ”, 1937.

“Ofício para o Capitão Mor Comandante da vila de Iguape”. 23 de agosto de 1806, pp. 30-31.

“Para os Comandantes das Vilas da Marinha”. 3 de junho de 1807, pp. 145-146.

- Volume 65- “Ofícios do Capitão General D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão aos diversos funcionários da Capitania (1765-1771) ”, 1940.

“Ordem para o Provedor da Fazenda Real mandar ir o cofre da Fazenda Real para a cidade de São Paulo, sem embargo de suas dúvidas”. 28 de fevereiro de 1766, p. 46.

“Portaria para o Tenente Francisco Nobre da Luz abrir novo caminho desde esta Cidade até o Cubatão Geral do Rio de S. Vicente, onde se embarca para a Vila de Santos”. 18 de fevereiro de 1768, p. 187.

- Volume 67- “Ofícios do Capitão General D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão aos diversos funcionários da Capitania (1766-1767) ”, 1943.

“Para o Capitão Mor Dutra Faria”. 14 de janeiro de 1767, p. 43.

“Carta do Morgado de Mateus ao capitão Miguel Ribeiro Ribas”. 22 de maio de 1767, pp. 166-167.

“Para o ouvidor pela lei, João da Silva Pinheiro, da Comarca de Paranaguá”. 11 de junho de 1767, pp. 165-166.

- Volume 87- “Ofícios do Capitão General Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça (1797-1801) ”, 1963.

“Carta para o Capitão Mor da Vila de São Sebastião”. 9 de agosto de 1797, p. 13.

“Carta para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 6 de outubro de 1797, p. 27.

“Carta para o Juiz de Fora da Vila de Santos”. 7 de fevereiro de 1798, p. 58.

“Carta para o Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza”. 7 de fevereiro de 1798, p. 58

“Carta para o Capitão Comandante de São Sebastião”. 28 de setembro de 1798, p. 118.

“Carta para o Juiz de Fora da Vila de Santos”. 28 de setembro de 1798, p. 118.

“Carta para o Doutor Juiz de Fora da Vila de Santos”. 26 de outubro de 1798, p. 123.

“Para o Capitão Fernando Gomes Pereira da Silva”. 22 de novembro de 1798, p. 130.

- Volume 89- “Correspondência do então governador e Capitão General de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802)”, 1967.

“Carta da Câmara da Vila de Itu”. 22 de julho de 1797, pp. 66-67.

“Representação (cópia) da Câmara da Vila de São Sebastião”. 3 de fevereiro de 1798, pp. 105-108.

- Volume 95- “Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros (1802-1807)”, 1990.

“Mappa da Carga, que transporta da Villa de Santos para a cidade de Lisboa o Navio Pensamento Ligeiro de que é capitão Jose Luis Pereira este presente ano de 1803”. 16 de fevereiro de 1803, p. 15.

“Documento que acompanhou o ofício número 8 para o Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho, copiado no livro deles a fl. 7”. 15 de fevereiro de 1803, p. 16.

“Documento número 1 dos que acompanharam o ofício número 9 de 21 de fevereiro de 1803 dirigido ao Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho”, pp. 16-17.

“Mapa da carga que transporta da Praça de Santos para a cidade de Lisboa a Curveta Senhora Da Vitoria de que é capitão Sabino José da Silva em 12 de março de 1803”, p. 59.

“Mapa da carga que transporta da Vila de Santos para a cidade de Lisboa a Galera Astréa de que é capitão Vicente Joaquim de Macedo em junho de 1803”, p. 82.

2- Bibliografia

ABUD, Kátia Maria. *Autoridade e Riqueza. Contribuição para o estudo da sociedade paulistana na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: FFLCH/USP, 1978 (dissertação de mestrado).

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do oitocentos*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2006.

ABREU, J. Capistrano de. *Capítulos de História Colonial, 1500-1800*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ANDRIOLO, Arley. *Viver e morar no século XVIII: Minas Gérias, Mato Grosso e Goiás*. São Paulo: Saraiva, 1999.

ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do Oitocentos*. São Paulo: Hucitec, 2006 [tese de doutorado defendida em 2003], p. 44.

ARRUDA, José Jobson de. “À época dos vice-reis fluminenses: o novo padrão de colonização, diversificação e integração econômica”. In: Aline Montenegro Magalhães; Rafael Zamorano Bezerra (org.). *Os vice-reis no Rio de Janeiro. 250 anos*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “Decadência ou Crise do Império Luso Brasileiro: O Novo Padrão de Colonização do Século XVIII” In: *Revista Usp*, no 46. São Paulo, 2000, pp. 66-78.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O algodão brasileiro na época da Revolução Industrial”. In: *América Latina en la História Económica*, ano 23, volume 2. Cidade do México, 2016, p.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo, editora Ática, 1980.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O Elo Perdido: a economia brasileira entre 1780 e 1830” In: *Resgate. Revista de Cultura*. Campinas: ed. Unicamp, n. 7, 12/1997.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O sentido da colônia: revisitando a crise do Sistema Colonial”. In: José Tengarrinha (Org.) *História de Portugal*. Bauru/ São Paulo: Edusc/Unesp, 2000, pp 167-186.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios. A abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2008.

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e a sua época*. São Paulo: Alameda, 2004. [1ª edição de 1909].

AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal Econômico*. Lisboa: Livraria Clássica, 1929.

BACELLAR, C. A. P. ; BRIOSCHI, L. R. . *Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores da terra- família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do oeste paulista- 1765-1855*. Campinas: CMU/Unicamp, 1997.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2001 (tese de 1994).

BELLOTTTO, Heloisa Liberalli. *Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: O governo do Morgado de Mateus em São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2006 (tese de doutorado).

BORREGO, Maria Aparecida Menezes. “Laços familiares e aspectos materiais da dinâmica mercantil da cidade de São Paulo (séculos XVIII e XIX)”. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 11-41, 2010.

BOXER, Charles. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002 (1ª edição inglesa de 1969).

BRIOSCHI, Lucila Reis. “De São Simão a Ribeirão Preto: reflexões sobre um processo de ocupação territorial”. In: *RIBEIRÃO PRETO. A cidade como fonte de pesquisa*. Ribeirão Preto: Universidade de São Paulo, 2016.

CANABRAVA, Alice P. *História Econômica: Estudos e Pesquisas*. São Paulo: HUCITEC / UNESP / ABPHE, 2005.

CANABRAVA, Alice. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo”. 1765-67. In: *Revista brasileira de Economia*, v. 26, no.4. Rio de Janeiro, out/dez. 1972, pp. 95-123.

CANO, Wilson. *Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas:

UNICAMP, 2002.

CANTARINO, Nelson Mendes. *A razão e a ordem: o bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho e a defesa ilustrada do Antigo Regime Português (1742-1821)*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (dissertação de Mestrado em História Social), 2012.

CARDOSO, José Luís. *O Pensamento Econômico em Portugal nos finais do século XVIII 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, pp. 207-208.

COSTA, Bruno Aidar. *A tessitura do fisco: a política ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a administração fiscal da capitania de São Paulo, 1797-1803*. Tese de Mestrado em História Econômica apresentada na Universidade Estadual de Campinas, 2008.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. Campinas: UNICAMP, 2013 (tese de doutorado).

COSTA, Iraci del Nero da. *Arraia-miúda. Um Estudo sobre os não proprietários de escravos no Brasil*. São Paulo: MGSP Editores Ltda, 1992.

CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; Editora Unesp; ABPHE, 2005.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O algodão em São Paulo. 1861-1875*. São Paulo: T. A. Queiroz Editor, 1984.

CAPEL, Ronaldo. *O Governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2015 (dissertação de mestrado).

COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela e SOUSA, Rita Martins de. *O Ouro do Brasil*. Lisboa: Editora Nacional-Casa da Moeda, 2013.

DEBES, Célio. "Introdução". In: OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. *Quadro histórico da Província de São Paulo*. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, v. 4). p. XV.

DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. São Paulo: FFLCH/ USP, 2011 (dissertação de mestrado).

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2009.

DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710- c. 1780)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017 (tese de doutorado).

DORO, Norma M.; LETAIF, Sonia; MARQUES, Vilma S.. “O incremento econômico no governo de Bernardo José de Lorena (1788-1797)”. *Boletim de História*: Centro de Estudos Históricos/ Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (Sedes Sapientae), São Paulo, t. II, p. 414-442, 1965/1966.

ELLIS JR., Alfredo. *A Economia Paulista no Século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979.

ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil, 1631-1801: contribuição ao estado do monopólio comercial português no Brasil, durante o período colonial*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1955.

FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FALCON, Francisco e RODRIGUES, Claudia (org.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2015.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. “São Paulo, de fronteira a território: uma capitania dos novos tempos”. In: ANTUNES, Ermelinda (cur.). *Laboratório do mundo. Idéias e saberes do século XVIII*. Catálogo. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2004.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, trabalho e poder. O Mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003 (Tese defendida em 1986),

FERLINI, Vera Lucia Amaral. “Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada”. *Anais do Museu Paulista* (impresso), v. 17, 2009.

FERNANDEZ, Ramon Vicente Garcia. “Os lavradores de cana de São Sebastião”. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 40, p. 173-190, 1996. Disponível em: <<http://200.144.255.123/Imagens/Revista/REV040/Media/REV40-12.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

FERNANDEZ, Ramon Vicente Garcia. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. 1992. 350 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

FILIPPINI, Elizabeth. *À sombra dos cafezais: sitiantes e chacareiros em Jundiá 1890-1920* (tese de doutorado, FFLCH/USP). São Paulo, 1998.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: UNESP, 1997 [1ª edição de 1969].

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 (1959).

GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Ararituaba na rota das Monções*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2002 (Dissertação de Mestrado).

GOULART, José Alípio. *Tropas e Tropeiros na formação do Brasil*. Editora Conquista, 1971, p. 107.

GUTIÉRREZ, Horacio. “Crioulos e Africanos no Paraná, 1798-1830”. In: *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, pp. 161-188, 1988.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 3a edição (1a edição de 1957).

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo I: A Época Colonial. Volume 1 “Do Descobrimento à expansão territorial”. São Paulo: Bertrand Brasil, 1997 (1a edição: 1960).

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 2000, 1a. reimpressão da 3a. edição de 1990 (1a. edição de 1945).

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 (1a edição, 1936).

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: Os Motivos Edênicos no Descobrimento e Colonização do Brasil*. São Paulo: Publifolha, 2000 (1a edição, 1959).

JUSTI, Tatiana Angélica. *Apropriação territorial: concessão e apossamento de terras na região de Franca (1805-1850)*. Franca: Universidade Estadual Paulista “Júlio De Mesquita Filho” Faculdade De História, Direito E Serviço Social, 2008.

KARNAL, Leandro; FERNANDES, Luiz Estevam Fernandes; MORAIS, Marcus Vinícius de; PURDY, Sean. *História dos Estados Unidos. Das origens ao século XXI*. São Paulo: Editora Contexto, 2007, p. 76.

KLEIN, Herbert S. & LUNA, Vidal Francisco. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006.

KLEIN, Herbert S. e LUNA, Francisco Vidal. “Nota a respeito de Medidas parra Grão Utilizadas no Período Colonial e as Dificuldades para sua Conversão ao Sistema Métrico”. In: *Boletim de História Demográfica*, ano 8. São Paulo: 2001.

LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert S. (Orgs.). *Escravidão*

em São Paulo e Minas Gerais. São Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial, 2009.

MARCILIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista- 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 2000.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo (org.). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX. Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, p. 77.

KUZNESOF, Elizabeth Anne. *Household Economy and Urban Development. São Paulo, 1765 to 1836*. Boulder: Westview Press, 1986.

LEITE, Aureliano. *História da Civilização Paulista*. São Paulo: Editora Saraiva, 1954.

LEITE, Lorena. “*Déspota, Tirano e Arbitrário*”: *O Governo de Martim Lopes Lobo de Saldanha na Capitania de São Paulo (1775-1782)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2013 (dissertação de mestrado).

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.

LIMA, Leandro Santos. *Bandeirismo Paulista: o avanço na colonização e exploração do interior do Brasil (Taubaté, 1645 a 1720)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2011 (Dissertação de mestrado).

LUNA, Francisco Vidal. “São Paulo: atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829)”. *Estudos Econômicos*. São Paulo: IPE-USP, v. 28, n. 1, pp. 99-169, jan/mar. 1998

MACEDO, Jorge Borges de. *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*. Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, 1963.

MACHADO, Alcântara. *Vida e morte do bandeirante*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1980 [1929].

MAGALHÃES, Joaquim Romero. “Sebastião José de Carvalho e Melo e a economia do Brasil”. In: *Labirintos Brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2011

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista 1700-1836*. São Paulo: Edusp, Editora Hucitec, 2000 (Tese de livre-docência defendida em 1974).

MARTINS, Roberto Borges. *Growing in silence: the slave economy of nineteenth-century Minas Gerais, Brasil*. Nashville: Vanderbilt University, 1980.

MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal*,

1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

MAXWELL, Kenneth. *O Marquês de Pombal*. Queluz de Baixo: Editorial Presença, 2004 [1ª edição traduzida de 2001 e original de 1995],

MATTOS, Renato de. *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

MEDICCI, Ana Paula. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MEDICCI, Ana Paula. De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império, 1782-1822. In: COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles (Orgs.). *De um império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Fapesp, 2007. p. 241-260.

MEDICCI, Ana Paula. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822)*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MENDES, Andre Oliveira Teixeira. *Os Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo: subsídios para a construção de representações*. São Paulo: FFLCH/USP, dissertação de mestrado. 2011

MENZ, Maximiliano. “Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande”. In: *Revista de História*, n.154, pp. 251-266, 2006.

MENZ, Maximiliano Mac. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. São Paulo: FFLCH-USP, 2006, tese de doutorado.

MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & Conflitos na São Paulo Restaurada: Formação e consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. São Paulo: FFLCH/ USP, 2007 (dissertação de Mestrado).

MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MORENO FRAGINALS, Manuel. *O Engenho*, trad. Port., São Paulo, UNESP/HUCITEC,

1988.

MOURA, Denise. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822)”. In: *Tempo*, vol. 19 n. 34, p. 95- 116, 2013.

MOURA, Denise. "Subsistemas de comércios costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822)" in: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 30, no 59, pp. 215-237, 2010.

NOVAIS, Fernando Antônio. *Aproximações: ensaios de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

NOVAIS, Fernando Antonio. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1995, 6a edição.

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)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2017.

OLIVEIRA, Lélío Luiz de. *Ao lado do café: produção de exportação e de abastecimento em Franca* (tese de doutorado, FFLCH/USP). São Paulo, 2003.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A Lavoura Canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O barão de Iguape*. Companhia Editora Nacional, 1976.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*. São Paulo: Nacional, 1979, 2a edição (1a edição de 1972).

PRADO, Paulo. *Paulística. Historia de São Paulo*. São Paulo: Monteiro Lobato, 1925.

PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 11a reimpressão, 2008.

PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1983, 28a edição.

PRADO JR., 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 [artigo de 1935].

RABELLO, Elizabeth Darwiche. *As elites na sociedade paulista na segunda metade do*

século XVIII. São Paulo: Editora Comercial Safady, 1980 [tese de 1973].

RODRIGUES, André Figueiredo. *Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo*. São Paulo: FFLCH/USP, 2002 (dissertação de mestrado).

RICUPERO, Rodrigo. “O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do antigo sistema colonial no Brasil”. Franca: *História*, v. 35, e. 100, 2016.

SAMARA, Eni de Mesquita. *O papel do agregado na região de Itu: de 1780 a 1830*. Coleção Museu Paulista. São Paulo: Fundo de Pesquisa do Museu Paulista da USP, pp. 13-121, 1977.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, v. 186, p. 145-162, 1993.

SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2001.

SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988 (1ª edição de 1985).

SIDERI, Sandro. *Comércio e poder: colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*. Lisboa, trad. Port., Ed. Cosmos, 1970

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *História de São Paulo Colonial*. São Paulo: Unesp, 2009.

SIMONSEN, Roberto C. *A História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978, 8ª edição (1ª edição de 1937).

SOARES, Lucas Jannoni. *Presença dos homens livres pobres na sociedade colonial da América portuguesa. São Paulo (1765-1775)*. 2005. Dissertação (Mestrado em História Econômica) –Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SOUZA, Jonas Soares de (org.). *A cidade e o rio: Araritaguaba, o Porto Feliz*. São Paulo: Ottoni Editora, 2009 (2ª. Ed).

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Tropas em marcha: O mercado de animais de carga no centro-sul do Brasil Imperial*. São Paulo: Annablume, 2008.

TAUNAY, Afonso de E. *História da cidade de São Paulo*. Brasília: Senado Federal. Conselho Editorial, 2004.

TAUNAY, Afonso d'Escragnolle. *História geral das bandeiras paulistas*. 11 volumes. São

Paulo: Typ. Ideal, 1924-1950.

VALENTIM, Agnaldo. *Nem Minas, nem São Paulo. Economia e demografia da localidade paulista de Apiaí (1732-1835)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2001 (dissertação de mestrado).

VALENTIM, Agnaldo. *Uma civilização do arroz. Agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1830)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2006 (tese de doutorado).

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História Geral e do Brasil: antes de sua separação e independência de Portugal*. 10 ed. Integral, Vols I, II e III. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo. 1981.

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais*. 2a. ed., São Paulo: Hucitec/Edusp, 1951.

ANEXOS

Anexo 1- Tabelas de produção, consumo e exportação em Areias

1817

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	50.620	50.620	0
FEIJÃO*	7.325	7.325	0
ARROZ*	5.518	5.518	0
FARINHA*	296	296	0
TOUCINHO**	3.566	1.986	1.580
FUMO**	30	30	0
AÇÚCAR**	3.666	1.312	2.354
CAFÉ**	6.725	1.881	4.844
AGUARDENTE***	1.535	1.095	440
AZEITE****	25	25	0
TOTAL	49:030\$080	36:949\$200	12:081\$600
EXPORTAÇÃO		12:081\$600	
IMPORTAÇÃO		3:794\$400	
TOTAL		+ 8:287\$200	

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	70.235	70.235	0
FEIJÃO*	9.201	9.201	0
ARROZ*	7.133	7.133	0
TOUCINHO**	4.911	2.507	2.504
FUMO**	72	72	0
AÇÚCAR**	7.415	1.879	5.436
CAFÉ**	7.921	1.543	6.378
AGUARDENTE***	958	958	0
CAPADOS	123	51	72
GALINHAS	14	0	14
TOTAL	80:568\$800	49:644\$800	30:932\$000
EXPORTAÇÃO		30:932\$000	
IMPORTAÇÃO		8:552\$000	
TOTAL		+ 22:380\$000	

1828

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	59.358	59.358	0
FEIJÃO*	14.798	14.798	0
ARROZ*	23.406	23.406	0
FUMO**	6	6	0
AÇÚCAR**	2.320	0	2.320
CAFÉ**	113.610	300	113.310
FARINHA*	1.742	1.742	0
AGUARDENTE***	23	16	7
TOTAL	255:609\$200	75:631\$200	179:978\$000
EXPORTAÇÃO		179:978\$000	
IMPORTAÇÃO		48:953\$200	
TOTAL		+ 131:024\$800	

OBS. PARA AS TRÊS TABELAS:

- * em alqueires
- ** em arrobas
- *** em barris
- **** em canadas

Anexo 2- Tabelas de produção, consumo e exportação em Atibaia

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	2.171	1.649	522
ARROZ***	608	492	156
MILHO***	55.671	47.578	8.093
FEIJÃO***	10.156	7.291	2.865
FARINHA DE MILHO***	14.808	13.257	1.551
TOUCINHO*	15.119	10.041	5.078
AGUARDENTE**	1.139	636	503
TRIGO***	24	0	24
AÇÚCAR*	169	70	99
ANIL*	2.5	0	2.5
MELADO**	40	40	0
BESTAS	17	17	0
POTROS	28	28	0
FUMO*	40	34	6
AZEITE MAMONA**	85	78	7
TOTAL	37:355\$340	21:587\$700	10:374\$600
EXPORTAÇÃO	10:374\$600		
IMPORTAÇÃO	8:444\$200		
TOTAL	+ 1:819\$400		

1799

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	1.956	1.430	526
ARROZ***	1.170	1.100	70
MILHO***	79.502	72.000	7.502
FEIJÃO***	7.380	6.030	1.350
FARINHA DE MILHO***	40.756	39.000	1.756
TOUCINHO*	11.388	8.100	3.288
AGUARDENTE**	1.181	0	1.181
TRIGO***	106	60	46
POTROS	36	0	36
BOIS	155	40	115
AZEITE MAMONA**	182	170	12

TOTAL	45:005\$480	33:791\$200	11:214\$280
EXPORTAÇÃO	11:214\$280		
IMPORTAÇÃO	12:620\$880		
TOTAL	- 1:406\$600		

1803

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	2.080	1.360	720
ARROZ***	740	500	240
MILHO***	81.620	76.000	5.620
FEIJÃO***	7.500	6.000	1.500
FARINHA DE MILHO***	43.120	41.000	2.120
TOUCINHO*	11.380	7.000	4.380
AGUARDENTE**	1.190	190	1.000
POTROS	18	0	18
BOIS	145	40	105
AZEITE MAMONA**	144	120	24
TOTAL	43:791\$840	29:960\$000	11:101\$840
IMPORTAÇÃO	21:311\$220		

1805

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	2.180	1.280	910
ARROZ***	660	330	330
MILHO***	88.740	82.090	6.650
FEIJÃO***	6.900	n/a	1.710
FARINHA DE MILHO***	40.350	37.850	2.500
TOUCINHO*	12.130	5.530	6.600
AGUARDENTE**	1.800	400	1.400
POTROS	20	0	20
BOIS	122	52	70
AZEITE MAMONA**	138	118	20
TOTAL	47:673\$600	34:378\$200	10:427\$960
IMPORTAÇÃO	21:938\$400		

1806

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	2.040	1.360	650
ARROZ***	760	500	260
MILHO***	83.770	78.000	5.770
FEIJÃO***	6.250	4.600	1.650
FARINHA DE MILHO***	41.000	39.000	2.000
TOUCINHO*	13.240	9.000	4.240
AGUARDENTE**	1.240	90	1.150
POTROS	18	0	18
BOIS	145	40	105
AZEITE MAMONA**	139	120	19
TOTAL	39:636\$040	25:156\$000	11:480\$040
IMPORTAÇÃO	13:801\$920		

1814

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	330	100	230
ALGODÃO****	700	450	250
MILHO***	42.950	38.000	4.950
FEIJÃO***	1.970	850	1.120
FARINHA DE MILHO***	25.350	21.000	4.350
TOUCINHO*	8.000	3.500	2.500
AGUARDENTE**	1.221	21	1.200
ARROZ***	340	200	140
AZEITE MAMONA**	63	22	41
TOTAL	45:811\$280	30:596\$960	15:187\$320
IMPORTAÇÃO	21:098\$800		

1815

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	245	90	155
ALGODÃO****	568	388	180
MILHO***	45.150	42.000	3.150
FEIJÃO***	3.220	1.500	1.720
FARINHA DE MILHO***	27.160	23.000	4.160
TOUCINHO*	5.700	3.200	2.500
AGUARDENTE**	776	16	760

ARROZ***	585	320	265
AZEITE MAMONA**	61	23	38
TOTAL	43:985\$840	31:546\$880	12:438\$960
IMPORTAÇÃO	21:098\$800		

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	245	95	150
ALGODÃO****	325	210	115
MILHO***	53.300	49.874	3.426
FEIJÃO***	3.489	1.730	1.759
FARINHA DE MILHO***	24.270	19.994	4.276
TOUCINHO*	5.102	2.851	2.251
AGUARDENTE**	475	15	460
ARROZ***	314	210	104
AZEITE MAMONA**	64	22	42
TOTAL	39:765\$430	28:630\$040	11:135\$390
IMPORTAÇÃO	18:189\$360		

1817

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	229	40	189
ALGODÃO****	305	205	100
MILHO***	80.977	72.297	8.680
FEIJÃO***	6.512	3.746	2.766
FARINHA DE MILHO***	27.257	21.260	5.997
TOUCINHO*	7.152	3.380	3.772
AGUARDENTE**	640	7	633
ARROZ***	297	150	147
AZEITE MAMONA**	55	22	33
TOTAL	50:385\$800	34:924\$080	15:461\$720
IMPORTAÇÃO	12:508\$880		

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	353	48	305
ALGODÃO****	344	240	104
MILHO***	115.158	106.895	8.263
FEIJÃO***	8.145	5.093	3.052
FARINHA DE MILHO***	34.300	28.100	6.200
TOUCINHO*	7.134	1.800	5.334
AGUARDENTE**	706	10	696
ARROZ***	475	290	185
AZEITE MAMONA**	83	12	61
TOTAL	65:110\$680	45:503\$160	19:607\$520
IMPORTAÇÃO	11:615\$580		

1822

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
VACUNS	325	85	240
ALGODÃO****	530	370	160
MILHO***	44.600	40.000	4.600
FEIJÃO***	5.120	3.050	2.070
FARINHA DE MILHO***	24.420	20.600	3.820
TOUCINHO*	6.650	3.500	3.150
AGUARDENTE**	590	20	570
ARROZ***	420	320	100
AZEITE MAMONA**	50	28	22
TOTAL	58:333\$460	39:184\$280	19:149\$180
IMPORTAÇÃO	13:034\$800		

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em canadas
- *** em alqueires
- **** em peças
- Os números em vermelho representam as informações assim como apresentadas nos documentos, embora não estejam corretas matematicamente.

Anexo 3- Tabelas de produção, consumo e exportação em Bragança

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	67.946	65.087	2.859
FEIJÃO*	6.436	4.531	1.905
ARROZ*	410	350	60
AMENDOIM*	70	70	0
FARINHA DE MILHO*	92	0	92
TOUCINHO**	6.553	0	6.553
FARINHA DE TRIGO**	467	0	467
ALGODÃO**	281	206	65
FUMO**	35	35	0
AGUARDENTE***	152	0	152
POTROS	8	0	8
BESTAS	8	0	8
TOTAL	22:337\$520	14:767\$520	7:570\$000

1799

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	63.092	61.102	1.990
FEIJÃO*	2.872	2.004	868
ARROZ*	59	49	10
FARINHA DE MILHO*	48	0	48
TOUCINHO**	6.694	0	6.694
FARINHA DE TRIGO**	92	0	92
ALGODÃO**	238	180	58
FUMO**	32	0	32
AGUARDENTE***	89	0	89
TOTAL	24:472\$280	16:456\$160	8:016\$120

1801

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	55.657	53.266	2.391
FEIJÃO*	2.687	2.416	271
ARROZ*	217	209	8

FARINHA DE MILHO*	112	0	112
TOUCINHO**	7.950	0	7.950
FARINHA DE TRIGO**	42	0	42
AGUARDENTE***	92	0	92
TOTAL	30:205\$520	19:341\$360	10:864\$160

1802

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	72.416	70.925	1.491
FEIJÃO*	2.469	2.178	291
FARINHA DE MILHO*	224	0	224
TOUCINHO**	7.504	0	7.504
AGUARDENTE***	15	0	15
TOTAL	35:297\$520	24:696\$880	10:600\$640

1803

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	77.452	66.669	10.783
FEIJÃO*	2.169	1.914	228
ARROZ*	217	209	8
FARINHA DE MILHO*	69	0	69
TOUCINHO**	9.654	0	9.654
AGUARDENTE***	7	0	7
TOTAL	35:246\$040	26:388\$440	8:857\$600

1807

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO**	407	407	0
MILHO*	112.851	112.851	0
FEIJÃO*	4.009	4.009	0
FARINHA DE MILHO*	20	0	20
TOUCINHO**	17.060	0	17.060
AGUARDENTE***	145	145	0
TOTAL	53:907\$480	38:417\$080	15:490\$400

1808

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO**	252	252	0
MILHO*	60.559	59.179	1.380
FEIJÃO*	3.485	3.366	119
FARINHA DE MILHO*	20	0	20
TOUCINHO**	9.199	0	9.199
AGUARDENTE***	25	25	0
TOTAL	40:127\$740	32:127\$820	7:999\$920

1809

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ARROZ*	17	17	0
ALGODÃO**	112	112	0
MILHO*	143.629	143.042	582
FEIJÃO*	4.771	4.668	103
FARINHA DE MILHO*	20	0	20
TOUCINHO**	10.236	0	10.236
AGUARDENTE***	125	125	0
TOTAL	56:606\$840	49:790\$120	6:897\$720

1812

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	116.309	115.961	348
FEIJÃO*	4.802	4.664	138
FARINHA DE MILHO*	20	0	20
TOUCINHO**	17.760	0	17.760
TOTAL	29:061\$440	20:419\$350	8:642\$080

1815

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO**	252	252	0
MILHO*	98.674	97.075	1.600
FEIJÃO*	7.018	6.755	263

FARINHA DE TRIGO*	328	0	328
AGUARDENTE***	25	25	0
TOUCINHO**	13.258	0	13.258
TOTAL	43:356\$880	31:988\$880	11:368\$000

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	126.257	124.982	1.275
FEIJÃO*	6.921	6.904	17
TOUCINHO**	15.880	0	15.880
TOTAL	52:190\$640	36:528\$020	15:662\$620

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	144.488	144.206	282
FEIJÃO*	7.872	7.667	205
TOUCINHO**	25.915	0	25.915
TOTAL	62:966\$240	41:969\$820	20:996\$420

1820

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
MILHO*	180.680	176.280	4.400
FEIJÃO*	9.916	8.940	976
TOUCINHO**	35.897	0	35.897
TOTAL	113:879\$380	67:943\$660	45:935\$720

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em alqueires
- ** em arrobas
- *** em canadas

Anexo 4- Tabelas de produção, consumo e exportação em Campinas

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR BRANCO*	8.094	0	8.094
AÇÚCAR REDONDO*	19.768	0	19.768
AÇÚCAR MASCADO*	1.596	0	1.596
AGUARDENTE**	290	290	0
MILHO***	24.525	24.220	305
FEIJÃO***	4.080	3998	432
FARINHA***	69	0	69
TOUCINHO*	3.449	2208	906
ALGODÃO*	70	40	30
TABACO*	90	45	45
TOTAL	23:640\$480	5:887\$120	17:750\$120

1799

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	11.736	0	11.736
AGUARDENTE**	70	0	70
MILHO***	20.849	20.106	742
FEIJÃO***	3.029	2.915	114
FARINHA***	40	0	40
TOUCINHO*	620	0	620
ALGODÃO*	388	308	80
TABACO*	103	0	103
ARROZ***	221	221	0
TOTAL	20.061\$720	4.475\$920	15.588\$800

1804

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	31.020	525	30.495
CACHAÇA**	756	58	698
MILHO***	26.420	24.320	2.100
FEIJÃO***	1.844	1.700	144
TOUCINHO*	1.168	104	1.064

ALGODÃO*	56	40	16
TRIGO***	106	80	26
AMENDOIM***	121	53	68
FUMO*	15	15	0
MAMONA***	100	85	15
TOTAL	46:633:160	6:732:960	39:900:200

1805

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	28.992	500	28.492
ARROZ*	400	192	208
COURO (centos)	400	300	100
MILHO***	26.000	22.000	4.000
FEIJÃO***	4.000	3.000	1.000
FARINHA***	2.000	1.500	500
TRIGO***	80	30	50
ALGODÃO*	10	10	0
MANDIOCA***	50	50	0
CAFÉ*	4	4	0
FUMO*	16	16	0
TOTAL	34:321\$000	3:240\$000	31:121\$000

1808

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	25.396	1.200	24.196
ARROZ*	400	400	0
COURO****	300	200	100
MILHO***	40.000	39.200	800
FEIJÃO***	3.018	2.418	600
FARINHA***	1.000	500	500
TOUCINHO*	1.100	900	200
ALGODÃO*	40	40	0
AGUARDENTE**	1146	300	846
CAFÉ*	4	4	0
MANDIOCA***	80	80	0
TRIGO***	15	15	0

FUMO*	60	60	0
TOTAL	17.981\$150	N/A	N/A

1809

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	53.520	720	52.800
ARROZ*	2.000	1.880	120
COURO****	200	150	50
MILHO***	60.000	59.000	1.000
FEIJÃO***	1.000	800	200
FARINHA***	20.000	19.000	1.000
TOUCINHO*	10.000	9.000	1.000
ALGODÃO*	48	40	8
AGUARDENTE**	12.768	2.768	10.000
CAFÉ*	10	10	0
MANDIOCA***	100	100	0
TRIGO***	100	100	0
FUMO*	100	100	0
TOTAL	8.637\$600	N/A	N/A

1810

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	18.672	2.212	16.460
ARROZ*	2.092	188	1.904
COURO****	2	2	0
MILHO***	59.490	463.350	13.140
FEIJÃO***	5.786	5.636	150
FARINHA***	20.000	19.000	1.000
TOUCINHO*	2.100	1.603	497
ALGODÃO*	37	37	0
AGUARDENTE**	598	64	534
CAFÉ*	5	4	1
MANDIOCA***	6	6	0
TRIGO***	60	60	0
FUMO*	45	45	2

TOTAL	16:000\$000	4:000\$000	12:000\$000
-------	-------------	------------	-------------

1811

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	29.032	140	28.892
ARROZ*	460	372	88
COURO****	200	200	0
MILHO***	N/A	N/A	N/A
FEIJÃO***	8.000	5.000	3.000
FARINHA***	5.000	500	4.500
TOUCINHO*	3.500	2.300	1.200
ALGODÃO*	36	36	0
AGUARDENTE**	12.000	600	11.400
CAFÉ*	20	4	16
MANDIOCA***	90	90	0
TRIGO***	70	70	0
FUMO*	16	16	0
TOTAL	40:000\$000	N/A	N/A

1812

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	35.000	600	34.400
ARROZ***	800	800	0
MILHO***	30.000	28.000	2.000
FEIJÃO***	8.000	5.000	3.000
FARINHA***	3.000	2.500	500
TOUCINHO*	2.400	1.300	1.100
ALGODÃO*	150	150	0
AGUARDENTE**	4.500	200	4.300
TOTAL	28:000\$000	N/A	N/A

1813

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	53.536	400	53.136
ARROZ*	2.000	1.200	800
COURO****	200	200	0

MILHO***	N/A	N/A	N/A
FEIJÃO***	4.000	4.000	0
FARINHA***	10.000	5.000	5.000
TOUCINHO*	20.000	12.000	8.000
ALGODÃO*	320	320	0
AGUARDENTE**	95.040	10.600	84.440
CAFÉ*	50	50	0
MANDIOCA***	100	100	0
TRIGO***	70	70	0
FUMO*	300	100	200
TOTAL	70:000\$000	20:000\$000	50:000\$000

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	49.240	2.000	47.240
ARROZ*	4.000	1.600	2.400
COURO****	6	6	0
MILHO***	8.500	5.000	3.500
FEIJÃO***	18.000	10.000	8.000
FARINHA***	9.000	6.000	3.000
TOUCINHO*	20.000	12.000	8.000
ALGODÃO*	80	80	0
AGUARDENTE**	5.000	1.600	3.400
CAFÉ*	30	30	0
MANDIOCA***	130	130	0
TRIGO***	70	70	0
FUMO*	90	90	0
TOTAL	129:820\$000	n/a	n/a

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	100.000	1.000	99.000
ARROZ*	100	100	0
COURO****	200	200	0
MILHO***	29.000	27.000	2.000

FEIJÃO***	2.000	2.000	0
FARINHA***	5.000	4.500	500
ALGODÃO*	200	200	0
AGUARDENTE**	1.200	400	800
CAFÉ*	40	40	0
TRIGO***	20	20	0
TOTAL	120:000\$000	n/a	n/a

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em canadas
- *** em alqueires
- **** em centos

Anexo 5- Tabelas de produção, consumo e exportação em Guaratinguetá

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	N/A	N/A	276
AGUARDENTE**			
MILHO***			
FEIJÃO***			
ARROZ***			
FARINHA***			
ALGODÃO*	N/A		5.664
FUMOS*			840
AZEITE****			
PORCOS			
TOTAL	N/A	N/A	14:858\$100

1802

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	N/A	N/A	2.126
AGUARDENTE**	305	305	0
MILHO***	5.261	5.261	0
FEIJÃO***	1.572	1.572	0
ARROZ***	1.038	1.038	0
FARINHA***	563	563	0
ALGODÃO*	112	112	0
FUMOS*	30	30	0
AZEITE**	3	3	0
PORCOS	186	186	0
TOTAL	3:862\$800	N/A	2:126\$000

1803

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	5.133	170	4.963
AGUARDENTE**	1.180	1.180	0
MILHO***	22.246	22.246	0
FEIJÃO***	6.118	6.118	0
ARROZ***	3.877	3.877	0
FARINHA***	4.320	4.320	0
ALGODÃO*	877	877	0
FUMOS*	255	158	97
AZEITE**	7	7	0
PORCOS	629	565	84
TOTAL	23:543\$600	17:114\$000	6:429\$600

1804

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	5.629	0	5.629
AGUARDENTE**	1.054	1.054	0
MILHO***	27.252	27.252	0
FEIJÃO***	5.457	5.457	0
ARROZ***	4.312	4.312	0
FARINHA***	2.812	2.812	0
ALGODÃO*	819	819	0
CAFÉ*	7	0	7
FUMOS*	117	117	97
AZEITE**	30	30	0
PORCOS	152	152	84
TOTAL	27:030\$800	17:297\$200	9:973\$600

1808

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	n/a	n/a	7.228
AGUARDENTE**	1.365	1.365	0
MILHO***	15.535	15.535	0

FEIJÃO***	4.175	4.175	0
ARROZ***	3.929	3.929	0
FARINHA***	2.331	2.331	0
ALGODÃO*	1.031	1.031	0
AZEITE**	15	15	0
PORCOS	550	550	84
TOTAL	n/a	n/a	n/a

1811

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	2.325	0	2.325
AGUARDENTE**	918	918	0
MILHO***	25.329	25.329	0
FEIJÃO***	6.716	6.716	0
ARROZ***	8.200	8.200	0
FARINHA***	2.108	2.108	0
ALGODÃO*	3.004	3.004	0
FUMO*	62	0	62
CAFÉ*	8	8	0
PORCOS	1.103	N/A	125
TOTAL	21:552\$400	17:270\$400	4:282\$000

1813

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	5.348	1.260	4.088
AGUARDENTE**	2.503	1.953	550
MILHO***	32.732	32.732	0
FEIJÃO***	6.574	6.574	0
ARROZ***	7.802	7.802	0
FARINHA***	2.812	2.812	0
ALGODÃO*	1.042	1.042	0
CAFÉ*	22	22	0
FUMOS*	638	638	0
PORCOS	1.537	1.227	310
TOTAL	25:130\$000	23:019\$600	6:416\$000

1814

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	3.716	1.140	2.576
AGUARDENTE**	1.661	1.661	0
MILHO***	25.659	25.659	0
FEIJÃO***	6.655	6.655	0
ARROZ***	8.191	8.191	0
FARINHA***	2.980	2.980	0
ALGODÃO*	1.291	1.291	0
CAFÉ*	50	50	0
FUMOS*	124	124	0
PORCOS	1.301	915	386
TOTAL	30:250\$800	23:000\$000	7:330\$800

1815

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	3.799	0	3.799
AGUARDENTE**	1.833	1.333	500
MELADO**	260	260	0
MILHO***	32.548	32.548	0
FEIJÃO***	8.464	8.464	0
ARROZ***	10.826	10.826	0
FARINHA***	2.543	2.543	0
ALGODÃO*	982	982	0
CAFÉ*	n/a	n/a	0
FUMOS*	n/a	n/a	0
PORCOS	1.163	1.063	100
TOTAL	29:159\$600	23:382\$800	5:776\$800

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	2.110	n/a	1.170
AGUARDENTE**	1.413	1.413	0

MILHO***	31.508	31.508	0
FEIJÃO***	6.974	6.974	0
ARROZ***	7.240	7.240	0
FARINHA***	2.855	2.855	0
ALGODÃO*	1.369	1.369	0
MELADO**	380	380	0
FUMOS*	111	111	0
PORCOS	1.575	N/A	120
TOTAL	N/A	N/A	N/A

1820

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	9.740	600	8.770
AGUARDENTE**	3.318	3.318	0
MILHO***	42.066	42.066	0
FEIJÃO***	8.267	8.267	0
ARROZ***	13.477	13.477	0
FARINHA***	4.621	4.621	0
ALGODÃO*	1.234	1.234	0
CAFÉ*	389	102	296
FUMOS*	132	62	70
PORCOS	2.240	522	1.718
TOTAL	59:916\$800	38:028\$800	19:488\$00

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em barris
- *** em alqueires
- Os números em vermelho representam as informações assim como apresentadas nos documentos, embora não estejam corretas matematicamente ou pareçam duvidáveis.

Anexo 6- Tabelas de produção, consumo e exportação em Itu

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	500	500	0
AÇÚCAR*	66.540	988	65.552
TABACO*	4	4	0
ARROZ*	200	200	0
GOMA*	4	4	0
AGUARDENTE**	100	100	0
MADEIRA***	200	200	69
COUROS****	500	500	0
CAFÉ*	10	2	8
GADO VACUM	500	390	110
TANADOS****	100	100	0
TOTAL*****	87:200\$000	8:800\$000	78:400\$000

1800

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	520	520	0
AÇÚCAR*	67.296	892	66.404
TABACO*	24	24	0
ARROZ*	124	124	0
GOMA*	4	4	0
AGUARDENTE**	114	114	0
MADEIRA***	410	410	0
COUROS****	550	400	150
CAFÉ*	116	8	108
GADO VACUM	235	235	0
TANADOS****	220	220	0
TOTAL*****	94:000\$000	5:600\$000	88:400\$000

1801

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	500	500	0
AÇÚCAR*	60.584	2.024	58.560
TABACO*	60	60	0
ARROZ*	236	236	0
GOMA*	16	16	0
AGUARDENT E**	100	100	0
MADEIRA***	250	250	69
COUROS*****	500	500	0
CAFÉ*	28	8	20
GADO VACUM	100	100	0
TANADOS**** *	70	70	0
TOTAL*****	48.237\$200	6:149\$600	42:007\$600

1802

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	500	500	0
AÇÚCAR*	60.584	2.024	58.560
TABACO*	60	60	0
ARROZ*	236	236	0
GOMA*	16	16	0
AGUARDENTE**	100	100	0
MADEIRA***	250	250	69
COUROS*****	500	500	0
CAFÉ*	28	8	20
GADO VACUM	100	100	0
TANADOS*****	70	70	0
TOTAL*****	48.237\$200	6:149\$600	42:007\$600

1803

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	284	285	0
AÇÚCAR*	53.720	2.024	51.696
TABACO*	48	48	0
ARROZ*	316	316	0
GOMA*	10	10	0
AGUARDENTE**	208	208	0
MADEIRA***	120	120	69
COUROS****	235	235	0
CAFÉ*	36	36	20
TANADOS*****	1	1	0
TOTAL*****	66:785\$200	7:083\$600	59:701\$600

1804

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	356	356	0
AÇÚCAR*	58.448	6.000	52.448
TABACO*	12	12	0
ARROZ*	312	312	0
GOMA*	20	20	0
AGUARDENTE**	210	210	0
MADEIRA***	150	150	0
COUROS****	n/a	n/a	0
GADO VACUM	400	400	0
CAFÉ*	176	56	120
TANADOS*****	1	1	0
TOTAL*****	94:584\$800	13:755\$200	80:829\$600

1805

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	400	400	0
AÇÚCAR*	72.920	3.072	69.848
TABACO*	38	38	0
ARROZ*	388	388	0
GOMA*	10	10	0
AGUARDENTE**	179	179	0

MADEIRA***	830	830	0
COUROS****	4	4	0
GADO VACUM	276	276	0
CAFÉ*	44	44	0
TANADOS****	460	460	0
TOTAL*****	98:317\$200	21:978\$000	76:338\$800

1808

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	104	104	0
AÇÚCAR*	81.200	1.508	79.692
TABACO*	N/A	N/A	0
ARROZ*	96	96	0
GOMA*	N/A	N/A	0
AGUARDENTE**	129	29	100
MADEIRA***	N/A	N/A	0
COUROS****	4	4	0
CAFÉ*	96	96	0
GADO	35	35	0
TANADOS****	N/A	N/A	0
TOTAL*****	41:045\$600	1:556\$800	39:488\$800

1809

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	20	20	0
AÇÚCAR*	71.092	988	70.104
TABACO*	N/A	N/A	0
ARROZ*	n/a	n/a	0
GOMA*	N/A	N/A	0
AGUARDENTE**	90	90	0
MADEIRA***	N/A	N/A	0
COUROS****	N/A	N/A	0
CAFÉ*	N/A	N/A	0
GADO	54	54	0
TANADOS****	N/A	N/A	0
TOTAL*****	33:565\$000	1:701\$200	31:864\$000

1810

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	26.176	776	25.400
AGUARDENTE**	50	50	0
CAFÉ*	8	8	0
GADO	55	55	0
TOTAL*****	20:866\$500	1:662\$400	19:204\$000

1811

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	31.724	300	31.424
AGUARDENTE**	n/a	n/a	0
CAFÉ*	n/a	n/a	0
GADO	n/a	n/a	0
TOTAL*****	32:505\$600	3:349\$600	29:156\$000

1812

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	52.456	460	51.996
AGUARDENTE**	125	125	0
CAFÉ*	20	20	0
GADO	132	132	0
TOTAL*****	36:415\$200	3:475\$600	32:939\$600

1813

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	53.636	396	53.240
AGUARDENTE**	108	108	0
CAFÉ*	8	8	0
GADO	62	62	0
TOTAL*****	57:064\$000	2:780\$000	54:283\$200

1815

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	45.920	1.096	44.824
AGUARDENTE**	75	75	0
CAFÉ*	80	80	0

GADO	n/a	n/a	0
TOTAL*****	78:359\$600	3:716\$800	74:642\$800

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	58.252	1.016	57.236
AGUARDENTE**	253	253	0
CAFÉ*	360	360	0
ARROZ*	1.008	1008	0
TOTAL*****	87:380\$800	1:524\$000	85:856\$800

1817

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	248	248	0
AÇÚCAR*	72.052	1.008	71.040
AGUARDENTE**	176	100	76
CAFÉ*	N/A	N/A	0
ARROZ	N/A	N/A	0
TOTAL*****	86:610\$400	3:807\$600	82:802\$800

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	80	80	0
AÇÚCAR*	106.128	1.536	104.616
AGUARDENTE**	100	100	0
CAFÉ*	180	112	68
GADO	150	150	0
ARROZ	152	152	0
TOTAL*****	142:272\$000	1:947\$600	140:324\$400

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em pipas
- *** em dúzias
- **** em centos
- Totais calculados com base na conversão 1 cruzado = 400 réis

Anexo 7- Tabelas de produção, consumo e exportação em Jundiá

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	1.816	n/a	n/a
AÇÚCAR MASC.*	268	N/A	N/A
AÇÚCAR RED. *	980	n/a	n/a
AGUARDENTE**	156	156	0
MILHO***	17.860	13.969	?
FEIJÃO***	1.270	976	294
FARINHA***	n/a	n/a	57
ALGODÃO*	97	97	0
ARROZ***	400	396	4
TOTAL	120:000\$000	n/a	n/a

1799

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	2.720	0	2.720
AÇÚCAR MASC.*	264	0	264
AÇÚCAR RED. *	1.280	0	1.280
AGUARDENTE**	151	0	151
MILHO***	44.207	42.000	2.207
FEIJÃO***	4.376	4.000	376
FARINHA***	0	0	0
ALGODÃO*	930	765	165
ARROZ***	36	0	36
TOUCINHO*	5.438	5.000	438
BOIS	156	100	56
POTROS	14	0	14
TOTAL	20:488\$000	13:132\$000	7:356\$000

1814

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	4.744	22	4.722
AÇÚCAR MASC.*	669	0	669
AÇÚCAR RED. *	2.030	1.140	990
AGUARDENTE**	930	470	460

MILHO***	37.323	37.288	235
FEIJÃO***	4.512	4.488	24
ALGODÃO*	521	221	300
AMENDOIM***	61	61	0
ARROZ***	467	459	8
TRIGO*	48	48	0
FUMO*	22	22	0
CAPADOS*****	518	445	73
CAVALOS*****	30	30	0
BURROS*****	2	2	0
VACUNS*****	166	166	0
TOTAL	26:788\$880	13:713\$820	13:075\$060

1815

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	6.995	3.282	3.713
AÇÚCAR MASC.*	1.285	604	681
AÇÚCAR RED. *	2.350	701	1.649
AGUARDENTE**	1.084	844	240
MILHO***	55.578	55.506	72
FEIJÃO***	n/a	n/a	n/a
ALGODÃO*	361	361	0
AMENDOIM***	234	234	0
ARROZ***	734	734	0
TRIGO*	99	99	0
FUMO*	21	21	0
CAPADOS*****	2.655	2.038	617
CAVALOS*****	39	39	0
VACUNS*****	356	356	0
TOTAL	42:607\$820	29:039\$040	13:568\$780

1816

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	5.930	3.130	2.800
AÇÚCAR MASC.*	1.158	658	500
AÇÚCAR RED. *	2.771	1.761	1.010
AGUARDENTE**	602	442	160

MILHO***	54.410	54.010	400
FEIJÃO***	3.924	3.874	50
ALGODÃO*	380	380	0
AMENDOIM***	167	167	0
ARROZ***	332	332	0
TRIGO*	47	47	0
FUMO*	20	20	0
FARINHA MAND.***	120	120	0
CAPADOS*****	1.367	909	450
CAVALOS*****	43	43	0
VACUNS*****	377	377	0
TOTAL	33:624\$460	18:931\$550	14:692\$800

1817

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	9.202	562	8.640
AÇÚCAR MASC.*	1.218	0	1.218
AÇÚCAR RED. *	4.560	340	4.220
AGUARDENTE**	10.050	585	420
RAPADURAS*****	102.400		102.400
MILHO***	48.276	48.116	160
FEIJÃO***	4.902	4.902	0
ALGODÃO*	600	600	0
AMENDOIM***	174	174	0
ARROZ***	675	675	0
FUMO*	36	36	0
CAPADOS*****	1.512	1.020	492
CAVALOS*****	36	36	0
FAR. MAND***	60	60	0
VACUNS*****	432	432	0
TOTAL	37:536\$680	18:817\$920	18:718\$860

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
AÇÚCAR*	n/a	n/a	2.800

AÇÚCAR MASC.*	n/a	n/a	500
AÇÚCAR RED. *	n/a	n/a	1.010
AGUARDENTE**	n/a	n/a	160
RAPADURAS*****	n/a	n/a	
MILHO***	n/a	n/a	400
FEIJÃO***	n/a	n/a	50
ALGODÃO*	n/a	n/a	0
AMENDOIM***	n/a	n/a	0
ARROZ***	n/a	n/a	0
FUMO*	n/a	n/a	0
CAPADOS****	n/a	n/a	652
CAVALOS****	n/a	n/a	0
FAR. MAND***	n/a	n/a	0
MOARES****	n/a	n/a	30
TOTAL	n/a	n/a	31:381\$220

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em canadas
- *** em alqueires
- **** em milheiros

Anexo 8- Tabelas de produção, consumo e exportação em Porto Feliz

1798

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	80	80	0
AÇÚCAR*	26.740	800	25.940
TABACO*	3	1.5	1.5
ARROZ*	200	200	0
COUROS***	2	2	0
MADEIRAS**	97	97	0
TOTAL*****	27:233\$200	1:286\$000	25:940\$000

1799

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	76	76	0
AÇÚCAR*	29.752	1.200	28.552
TABACO*	12	12	0
ARROZ*	60	60	0
COUROS***	2	2	0
MADEIRAS**	100	100	0
TOTAL*****	43:373\$600	990\$400	42:103\$200

1801

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	40	40	0
AÇÚCAR*	109.600	800	108.800
TABACO*	40	40	0
FARINHA*****	1.000	600	400
MILHO*****	5.000	5000	0
FEIJÃO*****	1.500	1250	250
TOUCIHO*	1000	800	200
COUROS***	1	1	0
MADEIRAS**	400	400	0
TOTAL*****	N/A	N/A	N/A

1802

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	n/a	n/a	0
AÇÚCAR*	61.360	5.360	56.000
ARROZ****	400	400	0
TABACO*	40	40	0
FARINHA****	N/A	N/A	80
MILHO****	120.000	120000	0
FEIJÃO****	5.000	4940	60
TOUCINHO*	6000	5960	40
COUROS***	117	117	0
MADEIRAS**	100	100	0
TOTAL*****	N/A	N/A	N/A

1817

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	324	324	0
AÇÚCAR*	61.624	1.200	60.424
ARROZ****	3.493	3.493	0
TABACO*	6	6	0
AMENDOIM****	55	55	0
MILHO****	64.435	64435	0
FEIJÃO****	6.781	6581	200
TOUCINHO*	375	375	0
AGUARDENTE*****	2067	867	1200
MADEIRAS**	100	100	0
TOTAL*****	70:882\$000	15:220\$400	55:661\$600

1818

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	728	728	0
CAFÉ*	16	16	0
AÇÚCAR*	86.476	1.200	85.276
ARROZ****	3.026	3.026	0
TRIGO****	28	28	0

TABACO*	100	100	0
AMENDOIM****	120	120	0
MILHO****	80.496	80.496	0
FEIJÃO****	7.565	7.565	0
AGUARDENTE*****	804	200	604
TOTAL*****	113:361\$600	25:551\$600	87:836\$800

1820

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	144	144	0
CAFÉ*	n/a	n/a	0
AÇÚCAR*	76.840	1.300	75.540
ARROZ****	4.819	4.719	100
TOUCINHO*	2.300	2.300	0
TRIGO****	48	48	0
TABACO*	268	268	0
AMENDOIM****	251	251	0
MILHO****	75.791	75.491	300
FEIJÃO****	10.486	10.000	486
AGUARDENTE*****	1.750	514	1.236
TOTAL*****	88:709\$200	26:452\$800	62:256\$400

1822

	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO*	176	176	0
CAFÉ*	52	52	0
AÇÚCAR*	98.632	1.200	97.432
ARROZ****	3.645	3.645	0
TABACO*	48	48	0
AMENDOIM****	116	116	0
MILHO****	63.080	63.080	0
FEIJÃO****	8.376	8.376	0
AGUARDENTE*****	1.643	143	1.500
VACUNS	498	498	0
PORCOS	590	590	0
TOTAL*****	58:727\$200	17:947\$600	40:781\$600

OBS. PARA AS TABELAS:

- * em arrobas
- ** em dúzias
- *** em centos
- **** em alqueires
- ***** em canadas