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

LEANDRO BASSO

**Economia e corte de madeira no litoral norte paulista
no início do século XIX**

São Paulo

2008

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

**Economia e corte de madeira no litoral norte paulista no início
do século XIX**

LEANDRO BASSO

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

Orientador: Prof. Dr. Horacio Gutiérrez

São Paulo

2008

RESUMO

O litoral norte paulista, no fim do século XVIII, tem a produção do açúcar e aguardente como os principais produtos exportados aos portos do Rio de Janeiro e de Santos através da navegação de cabotagem. O café aparece na região logo nos primeiros anos do século XIX, e torna-se dentro de dez anos o maior produto agrícola a ser exportado pelas vilas do litoral norte paulista.

A região sofre com duas restrições comerciais do governo paulista que visava desenvolver a agricultura na província, em finais do século XVIII e início do XIX, o que marcará a decadência da produção açucareira e de aguardente. O potencial econômico da região só é retomado alguns anos depois com a produção cafeeira, o que eleva o número da população livre, o contingente escravo, e também, a posse média dos proprietários de cativos.

O crescente econômico da região se apresenta até meados da primeira metade do século XIX, entrando a seguir em um declínio econômico acentuado devido à concorrência do café de outras regiões próximas, que detinham maior potencialidade de produção e distribuição.

No início do século XIX a região também se dedicou a outras atividades comerciais como a pesca de baleias e o corte venda de madeiras de alto valor comercial empregada na construção naval.

A decadência econômica do litoral norte paulista só tem fim com a descoberta pelo turismo e um novo planejamento econômico nacional no início da segunda metade do século XX.

ABSTRACT

The north coast of São Paulo, in the end of the XVIII century, has sugar and sugar cane brandy as the main products exported to the Rio de Janeiro and Santos ports through the coast. Coffee shows up in the region right in the first years of the XIX century, becoming in a period of ten years the biggest agricultural product exported by the north Coast villages.

The region has suffered with two commercial restrictions from São Paulo's government that aimed to develop the agriculture in the province, in the end of XVIII and beginning of XIX century, that will point the decay of sugar and sugar cane brandy production. The region economical power is retaken only some years later with the coffee production, which increases the number of free population, the number of slaves, and also, the average number slave owners.

The region economic growth is present until the first half of XIX century, getting into a severe economic decline due to the coffee competition of other close regions, which had more production and distribution power.

In the beginning of XIX century the region has also been into other commercial activities, such as the whaling and the cutting and selling of timbers of high commercial value used in ship building.

The north coast economic decay has only an end with the tourism and a new national economic planning in the beginning of the second half of the XX century.

Sumário

Agradecimentos

i

Resumo

iii

Abstract

iv

Sumário

v

Índice de tabelas

vi

Índice de gráficos

viii

Mapas

ix

Introdução

– As fontes e o despertar de um interesse

1

– Ocupação e povoamento do litoral norte paulista

7

1 – O comércio marítimo e a agricultura do litoral norte paulista

1.1 – A pesca da baleia no litoral norte paulista

17

1.2 – A agricultura e a rede comercial marítima

33

2 – O corte e a exportação da madeira

2.1 – Os olhares administrativo e científico sobre a mata

59

2.2– A presença inglesa no litoral norte paulista e a estrutura e funcionamento do corte e venda da madeira.

65

2.3 – Os navios

81

2.4 – Os proprietários e os envolvidos

91

2.5 – Os terrenos

98

2.6 – As madeiras

104

Considerações finais

119

Fontes e Bibliografia

123

Índice de tabelas

1 - Total de cativos e proprietários em São Sebastião 1808-1844	46
2 - Divisões dos escravos segundo o sexo em São Sebastião 1808-1844	46
3 - Distribuição dos escravos segundo origem em São Sebastião 1808-1844	50
4 - Estrutura de posse de cativos segundo faixas de tamanho de plantéis em São Sebastião – 1844	51
5 - Porcentagem de distribuição dos proprietários segundo o tamanho dos conjuntos de cativos em São Sebastião 1808-1844	52
6 - Porcentagem de distribuição de cativos segundo o tamanho dos conjuntos de cativos em São Sebastião 1808-1844	52
7 - Tratos feitos por Carlos Grace até o ano de 1815 em Ubatuba	75
8 - Terras pertencentes a Carlos Grace nas três vilas do litoral norte paulista em março de 1817	78
9 - Mapa das embarcações que entraram e saíram do porto de Santos em 1808	85
10 - Madeiras embarcadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista 1810-1818	87
11 - Valor total dos produtos importados pelo porto de Santos em 1816	89
12 - Quantidades de madeiras vendidas por cada proprietário no litoral norte paulista (1810-1818)	93
13 - Incidência de proprietários nos tipos de madeiras vendidas aos ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	93
14 - Incidência das Vilas nas diferentes formas que Carlos Grace adquiriu as madeiras no litoral norte paulista (1810-1816)	96
15 - Incidência das diferentes formas nas Vilas que Carlos Grace adquiriu as madeiras no litoral norte paulista (1810-1816)	96
16 - Quantidade de paus derrubados pelos patrões de derrubadas no litoral norte paulista (1810-1816)	98
17 - Quantidades das madeiras extraídas por Vila no litoral norte paulista (1810-1816)	99
18 - Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de Ubatuba (1810-1816)	100
19 - Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de São Sebastião (1810-1816)	101
20 - Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de Vila Bela (1810-1816)	102
21 - Porcentagem das madeiras extraídas em cada localidade do litoral norte paulista (1810-1816)	103
22 - Tipos de madeiras das pranchas transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	104

23 - Tipos de madeiras das pontas de madeiras transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	106
24 - Qualidades dos galhos de madeiras transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	106
25 - Proprietários e qualidade das madeiras carregadas no litoral norte paulista (1810-1818)	108
26 - Navios e qualidades das madeiras nos carregamentos dos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	109
27 - Tamanho médio das pranchas de madeiras embarcadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)	111
28 - Incidência das Vilas nas qualidades de madeiras cortadas no litoral norte paulista (1810-1816)	112
29 - Qualidades de madeiras cortadas na Vila de São Sebastião (1810-1816)	113
30 - Qualidades de madeiras cortadas na Vila de Ubatuba (1810-1816)	114
31 - Qualidades de madeiras cortadas na Vila Bela (1810-1816)	114
32 - Valor médio de cada qualidade de prancha por metro cúbico do navio Delfim que carregou na Vila de São Sebastião em dezembro de 1815	115
33 - Total de pranchas que o navio Delfim carregou na Vila de São Sebastião em dezembro de 1815	116
34 - Valores de produtos importados e exportados do porto de Santos para as vilas do litoral norte paulista no ano de 1816	117

Índice de gráficos

- 1 - Origem dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
30
- 2 - Idade dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
30
- 3 - Cor dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
31
- 4 - Estado conjugal dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
31
- 5 - Residência dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
31
- 6 - Média de idades dos baleeiros de São Sebastião e Bertioga em 1820
32
- 7 e 8 – População total no litoral norte paulista 1776-1836
34
- 9 - 11 – Produção de aguardente em pipas no litoral norte paulista 1798-1836
39
- 12 e 13 – População escrava do litoral norte paulista 1776-1836
41
- 14-16 – Produção de Açúcar e Café no Litoral Norte Paulista 1798-1836
43
- 17- Faixa etária dos escravos segundo registro de matrículas de escravos de São Sebastião 1844
48
- 18-Divisão dos escravos em duas faixas etárias em São Sebastião 1808-1844
49
- 19 – Navios britânicos que embarcaram madeiras no litoral norte paulista 1810-1818
86
- 20 – Madeiras transportadas no litoral norte paulista 1810-1818
88

Introdução

As fontes e o despertar de um interesse

Nossa pesquisa se baseia na busca de uma resposta de como se desenvolveu economicamente uma região isolada do Estado de São Paulo que, apesar de ser colonizada por europeus logo após a ocupação de São Vicente (1532), não foi integrada por vias terrestres de comércio e, tão pouco estabeleceu contatos comerciais íntimos com vilas que surgiam ao longo do Vale do Paraíba.

Nosso direcionamento procura contemplar o impacto da economia açucareira e cafeeira, associada às pequenas plantações de outros produtos agrícolas, que estiveram presentes nos produtos exportados pelo litoral norte paulista no início do século XIX e, também, na exploração do extrativismo vegetal e animal, da qual a região soube se aproveitar no momento oportuno.

Sobre a exploração do extrativismo vegetal nossas intenções se prenderam no questionamento das possibilidades abertas a um país distante geograficamente, mas bem próximo da Europa por laços de confiança e amizade, laços estes que foram testados no início do século XIX, por meio de sérios conflitos políticos que culminaram, entre outras coisas, com a vinda da família real portuguesa para o Brasil. A assinatura de um Tratado provando publicamente essa aliança e nutrindo ainda mais a confiança e dependência da relação entre Inglaterra e Portugal, coloca como cúmplices nesta garantia de união, a chave das portas do comércio brasileiro para o Oceano Atlântico e, ainda mais, uma dessas medidas traçara o destino dos recursos vegetais de

uma região que mal sabia o que a esperava por vir, mas o seu destino estava definido em um artigo do Tratado de Aliança e Comércio de fevereiro de 1810.

As fontes por nós utilizadas repousam primordialmente no Arquivo do Estado de São Paulo, das quais analisamos todo o corpo documental armazenado em latas, referentes às três vilas do litoral norte paulista. Encontramos documentos com informações de grande importância para a análise, não só da exploração das madeiras da região e produção açucareira e cafeeira, mas também para a observação da vida política, econômica e da rotina administrativa. A região ficava, dia após dia, isolada do restante da capitania por uma serra com topografia íngreme, com um sertão praticamente intransponível de um lado, e do outro, um grande mar, que somente poderia ser explorado com barcos de pequeno porte, fazendo a sua navegação de cabotagem. Os navios de grande porte, que paravam para fazer aguada e abastecimento, comercializavam madeiras e traziam notícias de guerras distantes, conflitos em terra e personagens totalmente desconhecidos da maioria de seus habitantes, lugares como a Europa, a região do Prata e até mesmo sobre Napoleão Bonaparte.

São relatos de capitães que sentiam-se impotentes frente a situações de resolução praticamente impossível. Por exemplo, pessoas que morriam devido a tempestades e tempo ruim ao atravessar o canal da Ilha para a terra, atrás de um conforto espiritual, ou de praticarem política junto à Câmara de São Sebastião e por diversas vezes acabavam ficando muitos dias sem retornar para casa, na futura Vila da Princesa, esperando o mar se acalmar.

Em meio à rotina diária do capitão da Vila de São Sebastião, de informar tudo o que acontecia na Vila ao governo da capitania de São Paulo, até mesmo

o marasmo, que em certas épocas atingia o litoral, encontramos o momento inicial de certa agitação no litoral norte paulista, que é quando os portos do Brasil são abertos a outras nações amigas. Nesse momento, começam, por obrigação do ministro da Marinha, o acolhimento de estrangeiros interessados em uma riqueza vegetal que estava ao alcance de mãos brasileiras, mas que não tinha serventia alguma, porque o seu consumo não ia além de algumas construções de casas, prédios públicos e barcos de pequenos portes. O plano dos estrangeiros era dar vazão a esses recursos vegetais em um mercado de amplo consumo e capital, com uma grande e vasta procura, que encaravam essas fontes de recursos vegetais como materiais bélicos importantíssimos para o desenvolvimento de sua marinha.

Os primeiros contatos com o desejo de consumo desses recursos vêm em forma de ordens, enviadas pelo Ministério da Marinha, para facilitar o acesso às madeiras, a compra, o corte, viabilizar o embarque e contrato das pessoas de melhor forma possível, como prova de reconhecimento da fidelidade da Coroa portuguesa com a Sua Majestade Britânica.

Em outros documentos referentes à *Câmara de São Sebastião* para os anos de 1721 a 1822, também encontramos rotinas administrativas que dizem respeito a tentativas de construções de pontes e caminhos, procurando viabilizar o contato com lugares serra acima, bairros próximos e outras vilas, como por exemplo, Ubatuba ao norte, Paraibuna a oeste e Bertioga ao sul, em uma tentativa de superar as barreiras geográficas que isolavam o litoral norte paulista.

Esse corpo documental permitiu conhecer as pessoas envolvidas nos arrendamentos da feitura dessas obras, contribuintes para a manutenção

desses caminhos, e suas preocupações em mantê-los limpos e desimpedidos para o tráfego de pessoas e mercadorias.

No corpo documental intitulado *Decretos, Resolução, Exportações de São Sebastião* (1732-1812), encontramos alguns mapas de importações e exportações para o nosso limite temporal, com informações necessárias para visualizarmos o jogo das trocas de produtos com o Rio de Janeiro e Santos e o recebimento de produtos de serra acima. Utilizamos-nos desses dados para visualizarmos o fluxo de produtos que passavam pelo porto de São Sebastião e o crescimento das plantações de cana e café, assim como as nuances econômicas nas quais o litoral norte paulista participava no jogo da venda de seus excedentes.

Em outro grande corpo documental, intitulado *Militares de São Sebastião e Vila Bela* para os anos de 1721 a 1819, encontramos fontes para a compreensão da preocupação com a segurança do canal de São Sebastião, com seu porto e fortes, vitais para a sobrevivência da vila e defesa contra o inesperado que os aguardava além do horizonte marítimo. Essa documentação foi utilizada para informações secundárias em nossa pesquisa, mas de grande valia para entendermos o ritmo das preocupações e a ligação desse povo para com o mar e o que se esperava deste.

Um grande conjunto documental de extrema importância para os nossos estudos estão em *Ofícios* para as três vilas (São Sebastião 1718-1818; Ubatuba 1822-1825; Vila Bela 1822-1836) e também uma lata intitulada *Ordenanças* de Ubatuba (1722-1822). Nessas latas estão presentes as Ordens do Palácio do Rio de Janeiro, que liberavam os navios ingleses para se deslocarem até o litoral norte paulista e negociarem as madeiras presentes,

assim como diversos relatos de embarques das madeiras, contabilizando suas qualidades e proporções em polegadas de comprimento e largura de cada prancha embarcada, ofícios contando sobre as pessoas envolvidas na negociação da madeira, documentos cartoriais de contratos de pessoas para seu corte em terra de terceiros, contas de madeiras vendidas por particulares ao governo e também algumas tabelas de férias pagas a pessoas, contratados por responsáveis, que executavam o corte. Também verificamos dados que nos proporcionaram conhecer de perto as pessoas relacionadas a caça da baleia em frente a IlhaBela.

Foram processados os dados das fontes e quantificadas as madeiras retiradas e suas espécimes, na busca de informações concretas de como se estruturou e funcionou o sistema do corte e exportação da madeira das vilas do litoral norte paulista.

Na coleta e análise, encontrou-se certa dificuldade em selecionar e catalogar informações específicas para o tema da dissertação, devido a dispersão das fontes e o fato dos dados se encontrarem em fundos documentais genéricos, como são os ofícios e correspondências. Mas, ao juntar as peças desse grande quebra-cabeças, encontramos uma região que aguçou a nossa curiosidade, porque, na verdade, esta região vivia de costas para o interior do Brasil e de frente para o que havia de mais veloz em termos de locomoção, comunicação e relações comerciais, o mar.

Analisamos fontes de registros nominativos (listas nominativas de habitantes) para o período estudado, e conseguimos dados que elucidam alguns questionamentos no que diz respeito à condição sócio-econômica dos envolvidos nos negócios das madeiras, sejam eles falquejadores, serradores e

proprietários de terras ou de escravos. Caracterizamos, dessa forma, os atores que ativamente participaram e procuraram lucrar com esse vasto recurso vegetal que recobria as suas matas, em suas regiões costeiras.

De acordo com fontes dos séculos XVII ao XIX, para o litoral norte paulista, encontradas no Arquivo do Estado de São Paulo, Biblioteca Nacional e Arquivo nacional, a venda de madeira deu-se principalmente durante a década de 1810, momento em que aconteceu a maior intensidade na extração, redação de relatórios, além de grande número de mapas de embarcações, que esclareciam a composição da carga, mapas de entrada e saída de embarcações, que tornavam o governo da província de São Paulo conhecedor do que se desenvolvia no litoral, relação de preços e marcas, requerimento de sesmarias e contratos, ofícios e ordens expedidas pelos capitães de São Paulo.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, cruzamos informações apresentadas em documentos, relatórios e ofícios expedidos pelos capitães das vilas:

- Mapas de embarcações: apresentam o nome da embarcação e capitão em relação à madeira, espécie, numera comprimento e grossura, em polegadas, de cada prancha cortada e aparada;

- Ofícios: relatos do capitão-mor da vila de São Sebastião, responsável pelas madeiras do litoral norte paulista, sobre revista no embarque de madeiras.

- Requerimento de sesmarias que tenham finalidade de extrair ou armazenar pranchas.

- Outras fontes: coleção de leis e decretos do Império do Brasil, e relatórios da Intendência da Marinha, lista de baleeiros e Livro de registro de matrícula de escravos.

Ocupação e povoamento do litoral norte paulista

Os primeiros colonizadores chegaram à região de São Sebastião nos últimos anos do século XVI, mas o acidente geográfico chamado por ilha de São Sebastião (onde hoje é Ilhabela¹), já era conhecido por este nome quando no período das primeiras expedições exploradoras, provavelmente a 20 de janeiro de 1502, e recebeu o nome devido a uma homenagem ao dia do santo de mesmo nome, pela expedição comandada por Gaspar de Lemos, que contava com a presença a bordo do experiente navegador italiano Américo Vespúcio.

Um dos primeiros momentos em que estiveram presentes em autos oficiais as terras da futura Vila de São Sebastião, foi tocante aos limites das divisões de terras feita pelo rei português Dom João III, em 1530, que dividiu o Brasil em capitanias hereditárias, onde os irmãos Martim Afonso e Pero Lopes de Souza receberam as capitanias conhecidas como “do sul”: São Vicente, Santo Amaro e Santana. A Vila São Sebastião teve sua origem remota na doação das oitenta léguas de costa que D. João III concedeu e confrontou a Pero Lopes de Souza, doação essa que, como escreveu Pedro Taques, considerava o seguinte:

¹ Ao longo do tempo, a ilha recebeu alguns nomes sucessivamente: Ilha de São Sebastião, Vila Bela da Princesa, Ilha Bela da Princesa e atualmente, Ilha Bela.

“Quarenta leguas de terra começarão de dose leguas ao sul da ilha de Cananéa, e acabarão na terra de Santa Anna, que está em altura de vinte e oito grãos e um terço, e na dita altura se porá um padrão, e se lançará uma linha, que só corra a l’oeste dez leguas, que começarão no rio Curupacé e acabarão no rio de São Vicente; e no dito rio Curupacé da banda do norte se porá um padrão e se lançará uma linha que corra directamente a l’oeste; e as trinta leguas que falecem começarão no rio que cerca em roda a ilha de Itamaracá...”²

Este citado rio Curupacé é o antigo nome do rio Juqueriquerê, que até a década de 40 do século XX servia como divisa dos municípios de Caraguatatuba e São Sebastião. Nesta primeira divisão, a região onde se desenvolveria a vila de São Sebastião está sob jurisdição do donatário Pero Lopez de Souza, pertencendo então a Capitania de Santo Amaro; porém não houve ocupação branca ou núcleos de povoamentos nestes primeiros anos.

A região começou a receber colonizadores quando a maioria das terras do litoral norte foi doada para colonos das vilas de Santos e São Vicente, onde a exploração da economia de exportação já havia saturado a distribuição das terras mais próximas e, posteriormente, com o enfraquecimento de São Vicente dentro do esquema de produção de açúcar para exportação, as povoações mais distantes, como São Sebastião, passaram a se dedicar a agricultura de subsistência e ao comércio.

Esses pequenos núcleos que foram surgindo estavam sob jurisdição da Vila de Santos, fazendo parte da Capitania de São Vicente, como conta Frei Gaspar da Madre de Deus (1715/1800), descrevendo assim uma espécie de prolongamento da jurisdição santista:

² Citado por Antonio Paulino de Almeida em: Memória histórica sobre São Sebastião. *Revista de História*, n.19, 1959. pp. 44.

“Depois de dadas por Sesmarias tôdas as terras que demoram entre os Rios de Santos e Bertioga, não cabendo já os naturais de Santos na vizinhança de sua pátria, passaram aquele Rio Bertioga e aos poucos se foram introduzindo nas 10 léguas de Pedro Lopes, as quais povoaram até adiante da ilha de São Sebastião. Era estilo ordinário nesse tempo ficarem sujeitas as terras novamente povoadas às Vilas mais próximas a elas, e como nas referidas 10 léguas não havia povoação alguma com Câmara, nem Juizes súditos de Pedro Lopes, ficou subordinado ao Pôrto de Santos tudo quanto seus vizinhos tinham povoado no terreno setentrional da Capitania de Santo Amaro. Por este modo se apossou a dita Vila de Santos não só da Povoação de São Sebastião, mas também de tôdas as 10 léguas, as quais se julgavam pertencentes a Martim Afonso, por estarem no Têrmo de uma Vila sua e serem governadas pelos Capitães, Ouvidores, Camaristas e mais Oficiais de Justiça nomeados por ele e seus sucessores.

Esta posse conservavam a Capitania de São Vicente e a Vila de Santos quando se levantou pelourinho em S. Sebastião, e por isso começa da maneira seguinte o auto da criação desta Vila:

“Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jezus Christo de mil seis centos trinta seis annos aos desaseis dias do mez de Março do dito anno nesta povoaçam de S. Sebastiam da Terra firme, Termo, e Jurisdiçam da Villa de Santos da Capitania de S. Vicente...”

Nunca se emendou o erro de falar nas 10 léguas como pertencentes a Capitania de S. Vicente, sendo elas de Santo Amaro; antes, pelo contrário, dividindo-se o Têrmo antigo de Santos por Boiguaçucanga, quando a povoação alcançou o fôro de Vila, parte das ditas 10 léguas ficou pertencendo a S. Sebastião e outra parte a Santos, e tudo com o nome de Capitania de São Vicente, que assim a Vila bem como as mencionadas 10 léguas conservaram até o tempo em que às duas Capitánias de S. Vicente e Santo Amaro se deu o nome de Capitania de São Paulo.”³

O litoral norte paulista foi ocupado pelos colonizadores aproximadamente meio século depois da criação da capitania, após os índios terem sido controlados. A região era ocupada por índios Tupinambás ao norte e Tupiniquins ao sul, sendo a Serra de Boiçucanga (30 km ao sul do centro de São Sebastião) uma divisa natural das terras das tribos.

³ MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*. São Paulo: Edusp.

O povoamento efetivo de São Sebastião e Ubatuba se iniciou por volta de 1600, tendo as primeiras sesmarias da região de São Sebastião sido doadas por volta de 1580 e as de Ubatuba nos anos de 1610 e 1611.

A partir de Dayse Bizzochi em seu livro “A Terra e a Lei”, que coloca a seguinte listagem de pedidos de sesmarias, podemos conhecer os primeiros proprietários de terras em São Sebastião:

- Diogo Rodrigues e José Adorno, 1586;
- Sebastião Leme e outros 1595;
- Manuel Álvares Chaves, 1603;
- Simão Leitão e outros 1603;
- Simão Machado, 1608;
- Gonçalo Pedrosa, 1608;
- Diogo Dias, 16...;
- Diogo de Onhate e João de Abreu, 1603;
- Diogo de Onhate, 1608;
- João Batista Adorno e outros 1609;
- Jacome Lopes, 1609 (data do traslado, afirma possuir sesmaria há 50 anos);
- Simão Machado e Antonio Gonçalves David, 1610;
- Pero Cubas, 1614;
- Capitão do Mar e Guerra Don Juan da Costa Tabar, 1620;
- José Bonete, 1634;
- Antonio Coelho de Abreu e outros 1640.

Iniciaram-se as doações de sesmarias em São Sebastião a partir de 1586 (na costa sul em direção a Bertioga) aos sesmeiros Diogo Rodrigues e José Adorno, onde nestas terras não se desenvolveu povoado. Diogo de Unhate, Diogo Dias, João de Abreu, Gonçalo Pedroso e Francisco de Escobar Ortiz foram os sesmeiros que se estabeleceram de fato na região, promovendo benfeitorias em suas terras. Dedicavam-se ao cultivo de roças de subsistência como: cana, milho, feijão, mandioca, algodão, etc., e estabeleceram os primeiros engenhos de açúcar.

Com o seguinte trecho de documentação referente às sesmarias de Diogo de Unhate e João de Abreu, conforme despacho de 26 de janeiro de 1608 da Vila de Santos citado por Antonio Paulino de Abreu, temos um relato pormenorizado da situação de suas terras:

“Foi Lopo de Souza, quem, por seu loco-tenente, o capitão-mor Gaspar Conqueiro, residente na vila de Santos, concedeu duas sesmarias – uma, a 20 de janeiro de 1603 e outra a 16 de junho de 1609, em que se lê o seguinte:

“Dizem Diogo de Unhate e João de Abreu, moradores na villa de Santos, que elles são moradores de 40 annos nesta capitania, casados e têm muitos filhos e netos, em especial Diogo de Unhate que tem 11 filhos, sendo 7 filhas 5 solteiras para casar, e que não tem terras para fazer seus mantimentos, e por esta causa padece grandes trabalhos e necessidades, e que elles haviam ajudado a sustentar a terra e a defender dos inimigos que a ellas vinham, franceses, inglezes e hollandezes, e contra os indios rebellados, passando nas guerras muitos trabalhos e necessidades, recebendo em seu corpo muitas flexadas e feridas de que o dito Diogo de Unhate ficara manco e aleijado do braço e mão direita, e derramára seu sangue muitas vezes sem ter tido remuneração alguma; e porque a 15 leguas desta villa de Santos, na ilha de São Sebastião, na terra firme defronte della e toda a costa até o Rio de Janeiro eram todas as terras deshabitadas e devolutas, e ainda que eram tão longe pediam para ambos dois pedaços de terras de mattos bravos que começam defronte da ilha de São Sebastião nos arrecifes que estão juntos de uma praia que chamam Piraquimirim, que estão

da banda da terra dos Iguaramimis para o nordeste e que d'ahi vão cortando pela terra adiante ao longo do mar salgado, passando outros arrecifes que estão defronte da ilha ao longo da costa, e d'ahi iria pela mesma praia que se chama Saranambitú e por ella ao diante irá cortando até chegar ao porto das canoas que chamam Ibapitandiba, e deste porto correria direito à serra e pelo cume della iria cortando até onde começou a partir, e toda terra que houver dentro desta demarcação, aguas vertentes para o mar, entrarão nesta data.

*E outro sim mais uma legua **de terra de mattos, maninhos e capoeiras antigas dos gentios**, que estavam devolutas, para plantações e canaveaes, algodoaes e mantimentos porque esta terra firme a queriam para criações a qual terra partiria do capinsal que estava na dita ilha de São Sebastião que era... de ciryba e juá a dar em outro Paraiquê que chamam mirim até a enciada a que chamam dos Inglezes, e que a dita legua de terra fosse em quadra.”⁴*

Como pode ser observado no trecho de documentação, o sesmeiro utilizou como alegação de qualificação em seu pedido de terras, a ênfase na luta pela terra em nome da Coroa, enfrentando índios e piratas, além de possuir numerosa família para povoar a terra.

Os primeiros vereadores da Vila de São Sebastião foram: Francisco Escorbar Ortiz, Francisco Pinheiro e Nuno Cavalheiro. Eram eleitos ainda os Juízes ordinários, aos quais competia superintender a polícia, ficando sob sua jurisdição o Alcaide e seus subordinados. O primeiro Juiz Ordinário de São Sebastião foi Diogo Castanho Torres, tendo tombada posse em 23/03/1636.

Quando foi elevada a categoria de vila, em 16 de março de 1636, São Sebastião estava entre as dez novas vilas surgidas nos territórios das antigas capitanias de Santo Amaro e São Vicente, entre 1610 e 1670, e teve o seu território delimitado entre a Vila de Bertioga ao sul e até o rio Tabatinga ao norte, o qual seria utilizado para fazer divisa com a Vila de Ubatuba.

⁴ ALMEIDA, Antonio Paulino de. Memória histórica sobre São Sebastião. *Revista de História*, n.19, 1959. pp. 44. Grifo nosso.

O desenvolvimento econômico prossegue baseado em culturas como a cana de açúcar, café, a aguardente, o fumo e a pesca da baleia. O porto local, de grande calado natural, era utilizado para o transporte de mercadorias entre o continente e a Ilha, e também para a exportação de excedentes para o Rio de Janeiro e Santos. Acredita-se que também era freqüentado por navios que faziam o transporte do ouro das Minas Gerais, piratas e contrabandistas.

A Vila de São Sebastião compreendia a Vila Bela (Ilhabela) até a data de 23/1/1806 e Caraguatatuba até o ano de 1857, momento de seus desmembramentos. Sobre a separação de Vila Bela, é interessante expor⁵ que sempre foram constantes as reclamações dos insulares, dizendo que, por vezes, não conseguiam chegar até o continente devido ao mau tempo em diversas épocas dos anos. Pessoas morriam sem o sacramento, sem confissão, pois muitas vezes os padres sebastianenses recusavam-se a atravessar o canal devido a tempestades. Há diversos relatos sobre pessoas que acabavam morrendo afogadas ao retornarem de missas, e era fato recorrente vereadores não conseguirem retornar à Ilha devido à inconstância do tempo. Nesta época de separação, a Ilha continha pouco menos de 3.000 residentes.

Sobre a região da Vila de Ubatuba, temos como informações o aparecimento primeiramente na história do litoral norte paulista, e na história do Brasil, a partir de 1563, quando os jesuítas Padre Manuel da Nóbrega e o noviço José de Anchieta vieram como "embaixadores", negociar a paz entre portugueses e os líderes da Confederação dos Tamoios: índios Tupinambás, na Aldeia Iperoig. Era urgente que se fizesse a paz antes que os indígenas

⁵ De acordo com as fontes: AESP – Ofícios de São Sebastião (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819).

confederados, mais de três mil guerreiros, invadissem os povoados e aldeias portuguesas. O Padre Nóbrega retomou para Bertioga com o Chefe da Confederação, o Cacique Cunhambebe. Anchieta ficou como refém, iniciando seu famoso Poema à Virgem, até a concretização do acordo ou tratado oficial de paz, o primeiro do Brasil, firmado em 14 de setembro de 1563, batizado como Tratado de Paz de Iperoig.

Com a paz firmada, o Governador Geral do Rio de Janeiro, Salvador Corrêa de Sá e Benevides, tomou providências para colonizar a região, desde o Rio Juqueriquerê, entre São Sebastião e Caraguatatuba, municípios do atual Estado de São Paulo, até Cabo Frio, no atual Estado do Rio de Janeiro. Essas terras, na época, pertenciam à Capitania de São Vicente. Benevides enviou tropas de soldados, que expulsaram os franceses (antigos aliados dos Tupinambás) do Rio de Janeiro, acabando com a colônia França Antártica, e tropas de soldados que atacaram e destruíram as aldeias Tupinambás, como a de Iperoig, traindo o acordo de paz. Concedeu sesmarias aos primeiros colonizadores portugueses, como Inocência de Unhate, Miguel Gonçalves, Capitão Gonçalo Correa de Sá, Martim de Sá, Belchior Conqueiro e a Jordão Homem Albernaz da Costa, sesmeiro que pleiteou a emancipação político-administrativa do povoado de Ubatuba.

O povoado foi emancipado e elevado à categoria de Vila com o nome de Vila Nova da Exaltação à Santa Cruz do Salvador de Ubatuba, tendo como fundador Jordão Albemaz Homem da Costa, português da Ilha Terceira, promovido a loco-tenente e capitão-mor. Foram construídas a Câmara, a Cadeia e a Igreja dedicada a Nossa Sra. da Conceição, em terras doadas pela sesmeira D. Maria Alves, por ordem e autorização do Governador Geral do Rio

de Janeiro, em 28 de outubro de 1637. Autorização mantida e confirmada pela Condessa de Vimieiro, D. Mariana de Sousa Guerra, donatário da Capitania de Itanhaém (ex São Vicente), da qual faziam parte as sesmarias da região de Ubatuba (do Rio Juqueriquerê, em Caraguatatuba, até a região de Cabo Frio), em 27 de agosto de 1638. A Condessa de Vimieiro também promoveu Jordão da Costa a ouvidor.

Os povoadores se instalaram ao longo da costa, utilizando o mar como meio de transporte (canoas de voga, as longas canoas de um tronco só) e praticaram uma agricultura de subsistência, com o auxílio de poucos escravos indígenas. A "pobreza" enfrentada pelos primeiros povoadores da região permaneceu até o final do séc. XVIII, época da descoberta de ouro nas Minas Gerais. Com o início da lavoura da cana-de-açúcar, passaram a exportar açúcar e aguardente em tonéis de madeira, além de farinha de mandioca e outros alimentos para o abastecimento da região das Minas.

Em 1787, o presidente da Província de São Paulo, Bernardo José de Lorena, através de um Édito (Lei), decretou que todas as embarcações com mercadorias a serem exportadas do litoral paulista seriam obrigadas a descarregar no porto de Santos, onde os preços obtidos pelas mercadorias eram mais baixos. A partir do Édito de Lorena, Ubatuba entrou em decadência e muitos produtores abandonaram ou destruíram os canaviais. Os que ficaram passaram a cultivar apenas o necessário para sua sobrevivência.

A situação melhorou em 1808, com a abertura dos portos às "nações amigas", pelo Príncipe-Regente D. João VI (com o Brasil elevado à condição de Reino Unido aos de Portugal e Algarves). A medida beneficiou diretamente a Vila de Ubatuba: o café passou a ser cultivado na região e, depois, em todo o

Vale do Paraíba, por um grande contingente de escravos negros e as transações comerciais de importação e exportação do café e de outras mercadorias no porto ubatubano cresceram e enriqueceram cafeicultores, comerciantes e tropeiros (que realizavam o transporte de mercadorias valeparaibanas em mulas, através da antiga Estrada Imperial, que ligava o Planalto à Costa, até o Porto).

1 – O comércio marítimo e a agricultura do litoral norte paulista

Neste capítulo pretendemos mostrar como funciona a extração de óleo de baleia presente no canal entre as vilas de São Sebastião e Vila Bela, mostrando como se estruturava a pesca, as pessoas envolvidas e qual era a inserção da caça ao cetáceo no litoral norte paulista em relação ao restante do Brasil colonial.

A seguir discutiremos o comércio marítimo estabelecido nessa região caracterizado pela exportação do excedente de açúcar, aguardente, café, dentre outros, juntamente com o impacto econômico sofrido com as duas restrições de exportações desses produtos no final do século XVIII e início do XIX.

1.1 – A pesca da baleia no litoral norte paulista

Pouco se conhece sobre os primeiros anos da história do litoral norte paulista até meados do século XVIII, devido à falta de documentação ou depoimentos de viajantes, que poderia nos proporcionar uma análise mais complexa sobre o que representou o século XVII e XVIII para o litoral norte paulista, falta esta reconhecida e destacada pelos poucos historiadores que se utilizaram da região como objeto de suas pesquisas, entre eles: Almeida (1959)⁶, Cerqueira (1966)⁷, Holme (1971)⁸, Marcílio (1986)⁹ e García

⁶ ALMEIDA, Antonio Paulino de. Memória histórica sobre São Sebastião. *Revista de História*, n.19, 1959. Espécie de compilação de dados e fatos que procurou muito mais apresentar São Sebastião como uma região de possíveis pesquisas interessantes e portadores de momentos próprios diferenciados de

Fernández (1992)¹⁰. Estes pesquisadores, juntos, terminaram por reconstruir um panorama do que foi a sociedade e a evolução comercial do litoral norte paulista no final do século XVIII, com a lavoura canavieira, até o final da primeira metade do século XIX, marcado pela decadência da lavoura cafeeira e início da decadência econômica, social e demográfica, que só será superada após a segunda metade do século XX.

As únicas informações registradas e encontradas para o período anterior ao fim do século XVIII são acerca da fundação de suas vilas nos anos 1636 e

outras regiões que possibilitaram ou atravancaram, em diversos momentos, uma evolução econômica e desenvolvimento político.

⁷ CERQUEIRA, Beatriz Westin de. Um estudo da escravidão em Ubatuba. *Estudos Históricos*, p.7-58, 1966. Primeiro estudo, com maior comprometimento metodológico científico, que trabalhou uma cidade do litoral norte em específico, em suas nuances do domínio da mão-de-obra escrava.

⁸ HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de doutorado em História, Universidade de São Paulo, 1971. Primeira pesquisa de grande vulto sobre Ubatuba. A pesquisa de doutorado de Holme se baseou em diversas fontes primárias manuscritas dando especial atenção aos maços de populações de 1765 a 1828 da Vila de Ubatuba, presente no Arquivo do Estado de São Paulo. Holme tenta comprovar a tese de que foi o café, e não o açúcar, o responsável por alavancar a economia de Ubatuba acarretando transformações profundas nas relações socioeconômicas da Vila, partindo de uma população pobre caçara que vivia de seu pequeno roçado, de sua pesca e, também, de suas poucas exportações do excedente de aguardente e farinha de mandioca, para chegar a certa concentração de riquezas, escravos e terras através de uma produção exportadora cafeeira.

⁹ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Caçara: terra e população, estudo de demografia histórica e da história social de Ubatuba*. São Paulo: Paulinas: CEDHAL, 1986. A autora se utilizou também dos maços de populações da Vila de Ubatuba do mesmo período de Holme, mas Marcílio utilizou uma metodologia de análise diferenciada incluindo fontes primárias de arquivos de registros paroquiais conservados na Cúria Diocesana de Taubaté e, também, procurou inserir conclusões adquiridas através da utilização metodologia de história oral. Ela se utiliza de metodologia criada por Louis Henry e Pierre Goubert para técnicas de reconstrução de famílias, adaptando para a realidade documental brasileira da época, procurando através deste instrumento mais elaborado para reconhecer os fenômenos de fecundidade, da mortalidade, vida, da nupcialidade formas transmissão da propriedade, organização da comunidade, dentro de uma sociedade de agricultura de subsistência caracterizado nesse caso como populações pré-estatísticas.

¹⁰ GARCÍA FERNÁNDEZ, Ramón Vicente. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. Tese de doutorado em Economia, Universidade de São Paulo, 1992. Fernandez se voltou para os maços de populações das vilas presentes no litoral norte paulista. Entre elas Ubatuba e o que ele chama de “Velha São Sebastião” que na verdade seria a união da Vila de São Sebastião, Vila de Caraguatatuba e a Vila Bela, ilha situada de frente a São Sebastião que se torna independente em 1805, antes mesmo do outro núcleo de povoamento conhecido como Caraguatatuba que só veio conseguir tal situação na metade do século XIX. O pesquisador discorre sobre as transformações econômicas que o litoral norte paulista veio a sofrer, primeiramente, com a instalação da economia canavieira, posteriormente, os impactos acarretados com as duas intervenções políticas econômicas dos governadores da capitania de São Paulo no que diz respeito a centralização da distribuição dos produtos de exportação no porto de Santos, que acabaram por comprometer a economia local que tinha uma estreita relação com negociantes do Rio de Janeiro e, finalmente, a instalação da lavoura cafeeira que termina por desenvolver a economia no litoral norte paulista acarretando uma evolução demográfica tanto de brancos quanto de escravos, elevou os índices de concentração de escravos nas propriedades e modificou as outras atividades comerciais relacionadas com o mar e com a terra.

1637, e a primeira concessão da pesca da baleia, outorgada em 1729¹¹, que somente teve sua Armação efetivamente instalada na Ilha de São Sebastião em 1734.

Para explicarmos a representação e a inserção do litoral norte paulista na pesca da baleia no Brasil colonial, antes consideraremos toda a estruturação, desenvolvimento e caracterização da pesca da baleia no litoral brasileiro para podermos, enfim, posicionarmos claramente o litoral norte paulista em tal atividade comercial.

Foi da iniciativa privada que decorreu o estabelecimento das armações de pesca de baleias no Brasil-Colônia, no início de todo o processo. A Coroa não despendia recursos materiais com o empreendimento. Limitou-se a outorgar o monopólio da pesca e do comércio dos produtos, e permitia-lhes o investimento de capitais na organização de uma feitoria; em vez de auferir rendimentos anuais pela concessão, recebia, no fim de alguns anos, a título de pagamento, fábricas, alojamentos, armazéns, fornalhas, tanques, caldeiras, escravos, terras, embarcações, e apetrechos da pesca e da manufatura do azeite, que representavam o capital investido pelo armador monopolista, excluindo os lucros resultantes do negócio. Incorporando essas benfeitorias ao patrimônio da Fazenda Real, estaria pronto para ser arrendados a novos interessados, mediante contratos novos arrematados em Lisboa ou no Rio de

¹¹ ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Melhoramentos/EDUSP, 1969. A autora traz à tona e ao conhecimento público o desenvolvimento das Armações de pesca de baleias no Brasil e, também, a sua decadência devido, entre outras coisas, a pesca predatória, descuidada e despreparada de cetáceos. A autora se baseou em um complexo mar de fontes primárias relacionada à pesca, desde sua instalação, estabelecimento de contratos, benfeitorias, feitura do óleo de azeite de baleia, as pessoas relacionadas e suas complexas redes de relações socioeconômicas em torno de tal comércio, e também dados quantitativos desse comércio e de sua riqueza gerada. Ela o faz de forma tal completa e complexa que o seu livro praticamente se tornou um manual para conhecermos a pesca da baleia no Brasil colonial. As considerações que fazemos neste capítulo sobre a pesca da baleia no Brasil colonial, antes de inserirmos fontes encontradas por nós, é baseado no trabalho desta autora.

Janeiro.¹²

O período da extração começava em junho e, até mesmo pouco antes, se detectava a presença de cetáceos em águas do Atlântico brasileiro. A pesca, retalhamento ou desmancho de animais, beneficiamento do toucinho ou apuração do azeite, armazenagem do produto e mais atividades decorrentes da indústria, se prolongavam até fins de setembro ou pouco mais.

Utilizava-se o óleo de baleia na construção e manutenção naval, na construção de casas e benfeitorias, e também na iluminação, como considera Ellis:

“Os estaleiros se serviam do óleo para derreter ou adubar breu e alcatrão com que se untavam as embiras empregadas na calafetagem e se impermeabilizavam ou breavam as embarcações. O óleo da baleia também era utilizado nos estabelecimentos do litoral do Brasil como aglutinante que petrificava a argamassa quando seca pela combinação da matéria graxa animal com a cal cristalizada à ação da água, de que se origina o oleato de cálcio, elemento de grande resistência à ação corrosiva das chuvas e responsável pela durabilidade e especial solidez das construções: muros, fornos, casas, e sobrados, templos, e muralhas de fortalezas e grossas paredes de profundos alicerces dos engenhos. Houve também o desenvolvimento do interesse oficial pela utilização da borra do azeite de baleia que acondicionada em pipas foram enviadas para abastecer o Arsenal da Marinha de Lisboa, onde teria servido também como lubrificante de rodas e de engrenagens. Serviu também ao fornecimento das dezenas de saboarias que funcionavam em todo o Reino, que monopólio da Coroa portuguesa era arrendado sob contratos o seu fornecimento para a Colônia. Utilizados sob diversos pretextos, o seu maior aproveitamento teria sido para a iluminação (...) Consumiam-no os engenhos, durante os serviços noturnos, vias públicas, oratórios, presídios, quartéis, fortalezas, hospitais e moradias (...) Amargo, o óleo da baleia, espesso, impuro, rançoso, de odor desagradável, era indubitavelmente mais econômico que o azeite de oliveira, mais caro, proveniente de Portugal”¹³

¹² ELLIS, op.cit., pp.143.

¹³ ELLIS, op.cit., pp.136-140.

Havia também outros tipos de óleos que eram responsáveis pela iluminação, principalmente pelas vilas interioranas, como o óleo de mamona e o de amendoim.

A distribuição do óleo da baleia ao povo, para iluminação de residências, de engenhos e mais estabelecimentos, realizava-se por intermédio de um entreposto ou armazém, o estanco, localizado na vila onde se abasteciam os moradores daquele produto de tanta necessidade. A Armação da Ponta das Cana, em Vila Bela, mantinha estanco na Vila de S. Sebastião e a de Bertiooga, em Santos. No estanco, constava um reservatório ou tanque, e dependências necessárias ao controle de recebimento de distribuição do produto; o estabelecimento era dirigido pelo fiel ou vendedor de azeite, subordinado ao Administrador da Armação.

A presença da Armação paulista na História dos contratos começa com Domingos Gomes da Costa¹⁴ e Brás de Pina¹⁵, que foram os primeiros Armadores e Contratadores do Monopólio da Pesca da Baleia do litoral paulista, comprometendo-se os sócios a estabelecer nova fábrica e armação de pesca de baleias, com barcas, canoas, casas, armazéns, fornalhas, tanques, caldeiras de cobre, escravos, e tudo o que fosse necessário, livre de ônus, por tempo de dez anos a contar da primeira pesca, terminando o prazo, fábrica, pertences e doze escravos seriam entregues à Fazenda Real que os incorporaria ao Real patrimônio.

Instalou-se na Ponta das Canavieiras, na Ilha de São Sebastião,

¹⁴ Comerciante paulistano que já tinha experiência no contrato do estanco de sal no Brasil em 1758, pelo prazo de seis anos e também o contrato de donativo das caixas de açúcar e tabaco da Bahia, em 1765, entre outros.

¹⁵ Lisboaeta, negociante da Praça do Rio de Janeiro possuía vários prédios na Rua Direita, grandes lotes de terras em Irajá e no caminho das Minas, seus interesses comerciais se estendiam até a Colônia de Sacramento.

começando o contrato a vigorar em 1734, isentos os contratadores de direitos reais, subsídios ou quaisquer contribuições à Fazenda Real sobre o óleo e as barbatanas. O óleo que excedesse o consumo das Capitâneas de Santos e São Paulo seria remetido para o Rio de Janeiro, onde seria exportado para Lisboa. Teriam o direito também de pleitear terras devolutas, para melhor estabelecimento da fábrica, ou comprar, caso fossem de particulares, poderiam também obrigar pessoas, por intermédio da administração da Vila, a participar das atividades da pesca, mediante o pagamento de jornal justo.

Quando terminou o contrato dos sócios Domingos e Brás, o contrato da pesca da baleia da área paulista incorporou-se daí por diante aos do Rio de Janeiro e de Santa Catarina (onde fundaria a primeira feitoria dessa região). O contrato foi arrematado em Lisboa pelos procuradores de Tomé Gomes Moreira¹⁶ por 71.000 cruzados e 15\$000 réis anuais, pelo prazo de seis anos, de 1743 a 1748.

Após 1748, o filho de Tomé, Pedro Gomes Moreira, arrematou a 76.000 cruzados anuais, em seguida transferiu a Feliciano Gomes Neves e seu sócio, Silvestre Correia, que vieram a falir logo em seguida. Pedro Gomes Moreira tentou arrematação em 1753, que não conseguiu cumprir o trato, vindo a falecer. Em 1754, Francisco Peres de Sousa arrendou por seis anos a 48.000 cruzados e 1000\$000 anuais, onde a do litoral paulista correspondeu a 10.000 cruzados. Associou-se a João Couto Pereira e, ao final do tempo previsto, teve seu trato prolongado em agosto de 1760 a 1765. Em 1765, a administração de Inácio Pedro Quintela impulsiona a pesca da baleia na Colônia, novamente incorporando em um contrato comum as pescarias do norte e as do sul, ou

¹⁶ Lusitano gozava de grande prestígio na comunidade mercantil do Rio de Janeiro. Nesta mesma oportunidade aproveitou para arrematar o contrato dos subsídios dos vinhos e das aguardentes do Rio de Janeiro.

seja, as do Rio de Janeiro, Ilha de Santa Catarina e S. Sebastião, Santos e São Paulo e da Bahia. Foi o idealizador do plano do contrato único, que deveria incorporar todas as pescarias de baleias nas costas do Brasil, de onde se originou a Companhia de Pescaria das Baleias das Costas do Brasil. A pesca da baleia fica nas mãos de oito sócios, dentre eles figurava o Inácio Pedro Quintela, como Caixa e Administrador-geral, que arremataram o monopólio da pesca por doze anos a 80.000 cruzados ao ano.

Concluído em 1777, o contrato da Companhia somou-se o lucro de 1.066.797\$487, o contrato foi renovado por mais doze anos (antecipado a renovação em 1774) por 100.000 cruzados anuais, findando em 1789. Em 1789, Joaquim Pedro Quintela, após ter liquidado a Companhia de Pesca da Baleia nas costas do Brasil, firma por mais doze anos ao preço de 120.000 cruzados e anuais de 48:000\$000 com sociedade com João Ferreira Sola, justo com o qual também tinham o Contrato do Sal para o Brasil e o Contrato dos Dízimos Reais.

Prolongou-se o Contrato até 1801, rendendo à Fazenda Real mais 200.000 mil cruzados, que, no fim deste Contrato, marca o fim do monopólio da Coroa sobre a pesca das baleias e preparo do azeite.

A partir de 1801 até 1816, a pesca da baleia fica sob administração da Fazenda Real, por não ocorrer quem se interessasse pela aquisição ou pelo arrendamento das feitorias e por não ter conseguido a Coroa reduzi-las a contrato exclusivo novamente. De acordo com Ellis (1969), esse período foi marcado pela decadência da pesca da baleia no Brasil, resultado da má administração.

Somente em junho de 1816 um consórcio de comerciantes se encorajou a explorar a pesca da baleia nas Capitanias do Sul, dispostos a arrendar as armações, investir capitais para reerguê-las do abatimento em que se encontravam e fornecer azeite de peixe ao povo.

As reduzidas safras e a conseqüente crise da produção de óleo de baleia, ocasionada pela concorrência dos baleeiros norte-americanos e ingleses às feitorias brasileiras e as exigências do consumo, facilitaram a importação do azeite de peixe estrangeiro pelo Rio de Janeiro, a partir de 1817, permitida pela abertura dos portos desde 1808, facilitada pela supressão do monopólio da pesca da baleia em 1801 e favorecida pelo Tratado de comércio de 1810 com a Inglaterra e pela posterior influência inglesa no Brasil independente.

O contrato foi rescindido em fins de 1825, as feitorias do Brasil incorporaram-se à Fazenda Nacional e um decreto imperial em novembro de 1827 determinou a alienação de terrenos, edifícios, embarcações, escravos e utensílios, fazendo de cada uma delas contrato separado pelo maior lance que se oferecer. Quanto às terras não ocupadas com estabelecimentos, lavouras ou matas necessárias, foi realizada a venda.

Ellis descreve dessa forma o fim da armação na Vila de São Sebastião:

“No litoral paulista iam em decrepitude as armações. A de São Sebastião, na Vila Bela da Princesa, quando, por provisão imperial de 29 de dezembro de 1826. Entregou-a o governo imperial a um depositário, Domingos da Silva Gonçalves, para tombamento, os vizinhos intrusos já lhe invadiam o recinto; derrubavam a mata, locupletavam-se com a madeira, abriam lavouras, serviam-se das nascentes, usurpavam terras procurando subtrair-lhe os sertões e confiná-la a beira-mar ante a conivente indiferença das autoridades.

Foi arrematada somente em 1835, conforme o orçamento para o ano financeiro de 1836-1837 do Ministério da Fazenda do Império.”¹⁷

Dentre os arquivos da Vila de São Sebastião para o ano de 1820, presente no Arquivo do Estado de São Paulo, encontramos algumas fontes que poderiam acrescentar-se à análise sobre quais os tipos de pessoas que faziam parte da pesca da baleia no litoral norte paulista¹⁸, incluindo não somente a armação da pesca ao norte da Ilha Bela, no local da praia chamado Pontas das Canas ou Canavieiras, mas também da Armação localizada mais ao sul, a da Vila Bertioga.

A lista de baleeiros, assinada por Miguel Gonçalves dos Santos Junior, o administrador da armação da Ilha Bela, em fevereiro de 1820, apresenta a relação de cinco lanchas de arpoar, com possibilidade de oito pessoas de tripulação cada uma, tanto para a Ilha Bela quanto para Bertioga, e também lanchas de socorro, com capacidade para sete pessoas de tripulação cada uma, duas delas para a Ilha e três para Bertioga, totalizando quinze lanchas para ajuda na pesca da baleia dentre lanchas de arpoar e de socorro.

Miguel contabiliza cento e quinze pessoas envolvidas, sendo todas de condição social livre, na qual cinquenta e quatro pessoas pescavam na armação da Ilha Bela e sessenta e uma na armação de Bertioga. Mesmo tendo uma maioria envolvida na pesca de cetáceos em Bertioga, nenhum componente residia lá, na verdade, todos eram moradores da Ilha Bela (oitenta e uma pessoas, correspondendo a 70,4%) ou de São Sebastião (trinta e quatro pessoas, correspondendo a 29,6%).

¹⁷ ELLIS, op.cit., pp.194-195.

¹⁸ Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1718-1818).

Os baleeiros sebastianenses moravam em bairros localizados próximos a região de frente a Armação, como o Bairro¹⁹, e alguns em Caraguatatuba; o mesmo acontecia com os vilabelenses que, mesmo os que não moravam na própria Ponta das Canas, residiam em bairros bem próximos às instalações da Armação da pesca da baleia, provando que toda a mão-de-obra envolvida era proveniente das duas vilas ao norte e se deslocavam até Bertoga em época temporada de pesca, que durava de junho até meados de setembro.

Sobre a origem dessas pessoas, constatamos que a maior parte delas também era nascida na Ilha Bela e em São Sebastião (63%) e que recebiam ajuda de pessoas de outras dezenove localidades diferentes, sendo do Rio de Janeiro a maior incidência de pessoas fora do litoral norte paulista. É de suma importância ressaltar que, além de praticamente todos serem de localidades litorâneas²⁰, há também vinte e cinco pessoas de localidades onde existiam ou existiram armações de pesca de baleias, como ilha de Santa Catarina, Cabo Frio, Rio de Janeiro e Ilha Grande²¹; o que talvez pudesse representar a inserção de pessoas que conheciam a pesca da baleia ou até mesmo foram

¹⁹ Seria o bairro São Francisco, onde estava presente uma comunidade predominantemente de pescadores e de pequenos roceiros e, também os franciscanos que se instalaram em 1650 dando o atual nome de bairro de São Francisco. Fundaram o Convento de Nossa Senhora do Amparo construído entre 1657 e 1664, em pedra e cal, no entorno do Convento surge o povoado de São Francisco da Praia, núcleo ceramista e pesqueiro e acaba por se tornar populoso em relação ao restante da Vila de São Sebastião. Em 1840 os moradores do bairro, desejosos de se separarem da Vila e imbuídos de uma identidade muito mais correlata com a localidade do que com o centro da própria Vila a qual esta inserida, assim como Caraguatatuba que havia conseguido ascender a condição de Vila alguns anos antes, pedem que nele se crie uma freguesia, primeiro passo legal para elevação à vila e possível independência em relação à vila de São Sebastião; porém não havia igreja que pudesse servir de Matriz, sendo então a capela da Ordem Terceira, contígua à nave do convento utilizada para tal. A freguesia foi criada pela Lei n.º 13, de 2 de abril, pela Assembléia Legislativa da Província de São Paulo, mas extinta em 1859.

²⁰ Talvez provando certa valorização do conhecimento de pessoas que têm ou tiveram a vida voltada para o mar.

²¹ Área baleeira fluminense – Ilha Grande: armação da ilha da Gipóia; Niterói: armação de São Domingos; Búzios: armação de Cabo Frio. Ilha de Santa Catarina – Por volta de 1746, associada à obra de povoamento e defesa daquela costa, ergueu-se, no continente, defronte à ponta setentrional da Ilha, à entrada da baía, no distrito da freguesia de São Miguel, a Armação de N. S. da Piedade que inaugurou a pesca da baleia na região. A de Lagoinha, ao sul da Ilha, data de 1772.

arpoadores nestas localidades.²²

Sobre a cor, encontramos uma predominância do elemento pardo, com oitenta e nove pessoas (77% do total), seguido pela presença de doze brancos, oito índios e seis pretos, possivelmente forros. Os índios arpoadores eram oriundos do Rio de Janeiro e de Cabo Frio, metade dos brancos eram oriundos de fora do litoral norte paulista, e os pretos eram de São Sebastião e da Vila Bela. Para analisarmos tais fatos, nos utilizamos de Ellis (1969), que comenta que:

*“Embora o critério de cor fosse um tanto relativo na época, acreditamos que os pardos ou mulatos seriam mestiços de uma ou duas gerações distanciadas do cativo. A pesca da baleia teria representado para eles, como para cabras, índios e também negros fôrros, um dos limitados campos de ação para ganho de vida no Brasil-Colônia, numa sociedade em que o escravo praticamente açambarcava o trabalho braçal.”*²³

Sobre o fenômeno da presença cada mais constante dessas pessoas livres de cor na sociedade paulista, Luna & Klein nos explicam que,

“A constante importação de africanos e o crescimento da classe escrava também levaram ao surgimento de uma categoria inteiramente nova na província, a das pessoas livres de cor. Não só a economia em expansão atraiu grande numero de migrantes brancos, mas também a população livre diversificou-se a medida que escravos africanos e afro-brasileiros foram sendo alforriados ou compraram a liberdade. Dada a predominância de mulheres mais jovens no processo de alforria, esse grupo de pessoas livres de cor cresceu rapidamente, ajudado por uma taxa de natalidade elevada e por taxas de alforria cada vez maiores. No final do século XVIII, desenvolvera-se em São Paulo uma população de negros e pardos livres que, embora relativamente pequena pelos padrões da vizinha Minas Gerais, participava plenamente da economia e

²² Conclusões nossas que possivelmente poderia ter acontecido, mas as fontes não comprovam essas suposições claramente.

²³ ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Melhoramentos/EDUSP, 1969. pp.110.

*sociedade locais e ate figurava modestamente na classe dos proprietários de escravos. As pessoas livres de cor distribuíam-se por toda a província, em áreas rurais e urbanas, e eram ativas tanto em zonas com população branca e escrava relativamente grande quanto em áreas onde predominavam famílias mais pobres e sem cativos (...) A população livre de cor em São Paulo já era um elemento importante na sociedade paulista em meados do século XIX.*²⁴

A respeito das idades dos baleeiros, encontramos uma média geral de vinte e oito anos de idade, dentre os mais jovens existiam cinco pessoas de dezesseis anos de idade e, dentre os mais velhos, encontramos dois senhores de cinqüenta anos. A idade com maior incidência de pessoas com a mesma idade são vinte e quatro pessoas com vinte e cinco anos de idade.

Podemos verificar sessenta e cinco pessoas, ou seja, quase 57% na faixa etária de 16 a 30 anos, levando-nos a conclusão, com estes dados, que a caça de cetáceos no litoral norte paulista era feita predominantemente por jovens, e com presença de alguns senhores que talvez pudessem ser os mais experientes (ver gráfico 2).

A lista também diferencia os 115 componentes em 15 timoneiros, os quais seriam os responsáveis por conduzir as 15 lanchas existentes nas duas armações e, os outros 100, seriam os considerados arpoadores, os responsáveis diretamente ligados por arpoar a baleia.

Dentre os timoneiros, encontramos uma média de idade de 33 anos, resultando uma média pouco mais elevada que a média geral. O mais velho timoneiro tinha 45 anos e o mais jovem tinha 22; todos eram pardos e casados e residentes na Vila Bela, mas somente 8 eram naturais de lá, os outros 7 eram de outras regiões que já apresentaram a pesca da baleia.

²⁴ LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, pp.250.

Os arpoadores apresentavam uma média de 28 anos de idade, e dentre os mais jovens havia 5 pessoas com 16 anos apenas. Percebe-se então que aqueles diretamente ligados a responsabilidade de arpoar os cetáceos eram mais jovens do que aqueles ligados diretamente a condução das lanchas.

Gráficos 1-6 – CARACTERÍSTICAS DOS BALEEIROS DE SÃO SEBASTIÃO E BERTIOGA EM 1820

1.2 – A agricultura e a rede comercial marítima

Devido a pouca documentação e informações existentes anterior ao fim do século XVIII, que pouco nos fornece de dados a respeito do comportamento social ou econômico da nossa região pesquisada, começaremos, portanto, por considerar o momento da estruturação da produção açucareira e cafeeira e a importância do porto em suas economias, que coincide com a presença de uma produção documental oficial local, informações com riqueza de detalhes encontrada em fundos de coleções sob tutela do Arquivo do Estado de São Paulo, como por exemplo, listas nominativas, diversos ofícios de capitães mores e câmaras municipais, etc.

As duas vilas, responsáveis por compor o que seria o litoral norte paulista na segunda metade do século XVIII²⁵, vivenciaram o impacto da produção do açúcar a partir de 1785, provocando diferentes reflexos socioeconômicos nessa região. São Sebastião apresentou rápido crescimento econômico²⁶ e demográfico já neste momento, com a atividade canavieira, enquanto que Ubatuba manteve-se praticamente idêntica, passando a vivenciar este crescimento somente algumas décadas mais tarde, já com o advento do café (ver gráfico 7 e 8).

Para uma exata reconstituição do cenário de desenvolvimento econômico vivenciado pelo litoral norte paulista dos anos do surgimento da economia canavieira, por volta da década de 1780, até o início da decadência econômica pós 1850, não poderíamos desconsiderar dois importantes fatos de grande impacto nas produções agrícolas das Vilas de São Sebastião e

²⁵ A vila de São Sebastião compunha até 1805 a ilha de Vila Bela, o que seria hoje a cidade Ilha Bela e, até 1857, e Caraguatatuba.

²⁶ Reconhecido através do aumento do número de escravos.

GRÁFICOS 7 E 8 - POPULAÇÃO TOTAL NO LITORAL NORTE PAULISTA

1776-1836

Fonte: García Fernández (1992). Baseou-se nas listas nominativas de 1798 a 1836 presentes no Arquivo do Estado de São Paulo.

Ubatuba: as leis de proibições de livre exportação de 1789 e de 1803, que procuraram, dentro de uma política de reestruturação econômica do governo de São Paulo, o desenvolvimento econômico da Capitania através da concentração das exportações em uma única Vila, a de Santos.

Após a permissão de navegação entre os portos brasileiros em 1766, mediante a navegação de cabotagem, o litoral norte vendia fumo, aguardente e açúcar. A região se desenvolveu, sendo o comércio com o Rio de Janeiro o que desempenhava papel vital, mas anos depois acabou sofrendo com as duas proibições do governador da capitania que, no intuito de aumentar as exportações paulistas, impediu o comércio marítimo que não fosse feito diretamente entre Santos e Lisboa, tentando concentrar as escassas exportações da Capitania em uma única vila do litoral.

Todas as vilas litorâneas da capitania ficavam proibidas de livre exportação de gêneros, para quaisquer vilas do Brasil, devendo mandar suas mercadorias para Santos ou diretamente para o Reino. Entretanto, essa atitude foi tomada com o único objetivo de estimular a agricultura e comércio de São Paulo, coerente com a política de reerguimento agrícola. Em última análise, buscava-se com isso forçar uma produção maior de gêneros agrícolas, principalmente daqueles que tinham aceitação no mercado internacional.

A primeira proibição aconteceu em 1789, no governo de Bernardo José de Lorena, e foi suspensa em 1798, a segunda em 1803, no governo de Franca e Horta, terminando em 1808, com a abertura dos portos brasileiros. De acordo com García Fernández (1992), a primeira restrição feita pelo governo de Lorena proibiu a livre exportação de: peixe seco, louça, açúcar, gomas, arroz, aguardente, não impedindo que a recuperação da produção açucareira e de

aguardente ocorresse com o governo de Melo Castro e Mendonça entre 1798 e 1803. Esta restrição não determinou, assim, a paralisação das atividades econômicas agrícolas, entretanto, conseguiu brevar seu potencial de crescimento.

Francisco Vidal Luna também compartilha da mesma conclusão:

“O primeiro período aqui considerado, 1777 a 1804, engloba a fase em que vigorou a regulamentação impeditiva. Entretanto, nesse período a localidade apresentou expansão excepcional, tanto por parte da população total (3,1% ao ano) como dos escravos (4,6%). O efetivo impacto daquelas medidas, na época violentamente criticadas pelos habitantes da região, deve ter causado efeitos negativos sobre as atividades econômicas das localidades envolvidas, mas incapaz de conter o forte dinamismo da região como um todo.”²⁷

Com a segunda (1803-1808) proibição, no governo de França e Horta, não haveria uma retomada semelhante dessa produção, estabelecendo um quadro de estagnação no crescimento populacional para a região. Só com o café, a partir da década de 1820, seria o período do retorno do crescimento econômico para o litoral norte paulista.

Sobre os apelos dos governantes das Vilas, encontramos diversas reclamações da Câmara Municipal de Ubatuba e de São Sebastião a respeito da pobreza em que se encontravam, devido a proibição do comércio livre. Alegavam também que, dessa forma, se ausentavam os navios responsáveis de levar algumas produções da terra ao Rio de Janeiro, e que os comerciantes de Santos não lhe pagavam pelo preço corrente daquele porto.²⁸ Outra

²⁷ LUNA, Francisco Vidal. São Paulo: População, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades – (1777-1829). Estudos Econômicos, São Paulo, v.28, n1, 1998, pp.109.

²⁸ DI, pags.189 a 199 - Do Tte. Cel. Comandante Candido Xavier de Almeida e Souza - Ubatuba 15-10-1797.

reclamação, datada de 1798, dirigida ao governador Castro e Mendonça, compara a Vila a um sertão, onde só por acaso aparece algum atravessador, e quando algum cavalo chega com mantimento de Serra Acima, as pessoas se alegram dando graças a Deus. Não aparecem vendedores de escravos desde o impedimento do comércio, porque não havia com o que se lhe pagassem, e acusa de existir em Santos meia dúzia de comerciantes mancomunados, que combinam entre si para pagar pouco pelos seus produtos.²⁹

Ubatuba, que antes das restrições tinha a metade dos fogos envolvidas na lavoura de cana constituída por proprietários de engenhos ou engenhocas, tem esse número reduzido para praticamente zero no período de 1803 e 1814. Entretanto, a produção açucareira nunca foi o forte da Vila de Ubatuba, sobre isso, García Fernández (1992) é enfático ao pontuar essa importância:

*“Em Ubatuba este produto nunca teve grande importância, o que é demonstrado pelo fato do seu volume ter chegado, no seu ano melhor, 1816, a menos de 30% do pior ano de Vila Bela(1836, já em plena fase cafeeira).Em particular no ano de 1798 a produção do então unificado município de São Sebastião foi de cem vezes superior a ubatubense(...) nesta vila a pouca cana que era cultivada destinava-se fundamentalmente a elaboração de aguardente, cuja produção, enfatiza-se foi sistematicamente inferior as das duas vilas consideradas separadamente.”*³⁰

Maria Luiza Marcílio entende a lavoura canavieira ubatubense da seguinte maneira:

²⁹ AESP, documento de 22 de marco de 1798 - Ofícios da Câmara de Ubatuba.

³⁰ GARCÍA FERNÁNDEZ, Ramón Vicente. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. Tese de doutorado em Economia, Universidade de São Paulo, 1992, pp.175.

“A cana-de-açúcar foi plantada em Ubatuba, mais intensamente a partir dos anos de 1770 e com algum sucesso. Só que os poucos recursos de seus habitantes permitiram apenas a produção de pipas de aguardente, enquanto o açúcar, o produto nobre, era fabricado em pequena quantidade. Grandes eram os investimentos para a instalação de engenhos de açúcar. Eram bem menores para a montagem de engenhocas ou alambiques domésticos para o fabrico da pinga. E nesta Ubatuba, como todo o litoral norte paulista, acaba por se tornar um produtor de excelente caninha, de crescente demanda fora da vila.”

Realmente, o litoral norte paulista, como é ressaltado por ela, produz considerável quantidade de aguardente (ver gráficos 9-11) que era facilitada por ser também uma produção que acarreta menos custos e, como considera Holme (1971) e García Fernández (1992), era feita em sua maior parte por pessoas que somente plantavam cana, e se utilizavam de engenhos e engenhocas de terceiros para processar sua cana e aguardente.

Para conhecermos as condições da escravidão ubatubense nesta fase, o que culmina na reflexão sobre o que seria a inserção de capitais no aprimoramento e concentração da mão-de-obra, Holme expõe sobre uma escravidão que,

“Na primeira fase (1798 a 1812) encontramos uma população mais ou menos estável, com grande predominância de crianças e razoável quantidade daqueles que haviam ultrapassado os 50 anos de idade. Nessa fase o crescimento dava-se mais pelos nascimentos do que pelas compras, que eram raras. (...) A pequena quantidade até 1820 mostra que a importação era mínima. Não havia capital para a aquisição de bons escravos e, mesmo se houvesse, a agricultura de subsistência não justificaria tal investimento. Assim eles só serão comprados quando terão aplicação econômica imediata, isso será visto quanto estudarmos a segunda fase.”³¹

³¹ HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de doutorado em História, Universidade de São Paulo, 1971, pp. 81.

GRÁFICOS 9-11 – Produção de aguardente em pipas no litoral norte paulista 1798-1836

Fonte: García Fernández (1992). Baseou-se nas listas nominativas de 1798 a 1836 presentes no Arquivo do Estado de São Paulo.

Holme ressalta a situação da produção agrícola de Ubatuba que, de acordo com ele, não passava de uma economia de subsistência que se prendia ao cultivo de alguns gêneros e à pesca.

A “antiga vila” de São Sebastião³², ao contrário, apresentava-se como uma área decididamente canavieira em 1798, com 90% dos agricultores não possuindo fábricas de açúcar e/ou aguardente, e chegando a apresentar em 1836 um número significativo de engenhos e/ou engenhocas³³. Apresentavam uma população escrava mais elevada que Ubatuba (ver gráficos 12 e 13) e, neste período da lavoura da cana, sofre uma evolução considerável no período de implantação da lavoura explicitado nas palavras de García Fernández:

“As transformações ocasionadas pelo auge da economia açucareira na Velha São Sebastião resultam cristalinas ao se comparar a situação de 1798 com a de 1778: verificou-se um grande crescimento no número de escravos (o que também aconteceu isso com as pessoas livres) e na participação dos domicílios escravistas, que chegaria a representar 43,5% dos fogos em 1798. Houve, simultaneamente, um aumento continuo das medias de cativos, tanto quando se considera todos os fogos quanto ao se olhar apenas para os escravistas, atingindo-se também o pico para a posse mediana na Velha São Sebastião, que chegou a 15 indivíduos; isso tudo converge para caracterizar uma fase de evidente crescimento da riqueza no município meridional.”

³² Entende-se “antiga vila” de São Sebastião como São Sebastião e Vila Bela juntos.

³³ GARCÍA FERNÁNDEZ, op. cit.

GRÁFICOS 12 E 13 - POPULAÇÃO ESCRAVA DO LITORAL NORTE PAULISTA 1776-1836

Fonte: García Fernández (1992). Baseou-se nas listas nominativas de 1798 a 1836 presentes no Arquivo do Estado de São Paulo.

As primeiras presenças do plantio de café dentre os produtos agrícolas são registradas no ano de 1798, passando a ser a principal atividade da região na década de 1820³⁴, proporcionando a Ubatuba um crescimento no contingente escravo, o que não tinha ocorrido com a economia canavieira (ver gráficos 14 a 16). O litoral norte paulista foi o responsável por 14,3% da produção de café da província paulista no ano de 1836. Sobre as transformações provocadas pela cultura do café em Ubatuba, Oscar Holme é enfático ao considerar que:

*“Os ubatubanos haviam encontrado, finalmente, o produto que faltava para que eles pudessem voltar-se para o exterior na qualidade de vendedores. O café era o produto que faltava para que os rendimentos fossem maiores e possibilitassem um aumento do poder de aquisição, a compra de escravos e uma melhoria geral. O café era o produto que faltava para prender o homem à terra, evitando que parcela razoável de famílias fossem para a Vila viver de pequenos serviços, a fim de poderem sobreviver. Enfim o café era o produto que faltava para que Ubatuba quebrasse aquela estrutura econômica de subsistência, rompesse com as suas características de economia fechada, isolada e doméstica.”*³⁵

A partir daí, a cultura cafeeira continuou se expandindo e, em 1854, São Sebastião apresentou 86.000@, Ubatuba 99.500 @ e Vila Bela 112.500@³⁶.

Uma possível explicação para o café se desenvolver em Ubatuba e Vila Bela antes de São Sebastião pode ser explicado nestas considerações de Luna:

³⁴ Em 1828 os produtos de maior volume que foram exportados pela vila de São Sebastião foram: 18.612@ de café, 3.610@ de fumo e 2.293@ de açúcar; a vila Bela da Princesa no mesmo ano exportou: 3.758@ de açúcar, 3.451@ de café e 275@ de fumo. Estão presentes as parcelas advindas de Serra acima. Fonte: AESP, lata: São Sebastião, Mapa de importação e exportação da Vila de São Sebastião para o ano de 1828.

³⁵ HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de doutorado em História, Universidade de São Paulo, 1971, pp.167.

³⁶ Conforme dados apresentados por Ramon Garcia Fernandez; op. Cit.

GRÁFICOS 14-16 – Produção de Açúcar e Café no Litoral Norte Paulista 1798-1836

Fonte: García Fernández (1992). Baseou-se nas listas nominativas de 1798 a 1836 presentes no Arquivo do Estado de São Paulo.

“Pode-se especular que, de modo geral, o café expandiu-se mais rapidamente nas áreas não açucareiras. Onde predominava o açúcar contava-se com uma sólida base produtiva, com importantes investimentos em terra já preparada e cultivada com cana de açúcar, escravos, equipamentos e instalações. O risco de transferência desses recursos tornava-se comparativamente maior do que nas áreas de predomínio de cultivos agrícolas voltados a subsistência, usualmente cultivos de ciclo anual e sem a exigência de complexos investimentos em equipamentos e instalações. Nestas regiões não açucareiras os fatores de produção podiam ser rapidamente transferidos para o novo cultivo. Se instalações ou equipamentos existissem, seriam de pequena monta e maior parte utilizáveis também no café. Mas o que fazer com a estrutura de um engenho, se os escravos e a terra fossem transferidos alternativamente de uma produção de açúcar para o cultivo de café? A atividade necessitaria consolidar-se fortemente em outras áreas para demonstrar sua estabilidade, quer do ponto de vista de processo produtivo, com principalmente do ponto de vista econômico, para estimular transferência no setor açucareiro.”³⁷

O porto de São Sebastião e o de Ubatuba ganharam maior importância como escoadouro do café, devido a sua demanda ao Rio de Janeiro, e também, à produção de serra acima, o que significava a sua maior parcela do volume exportado, embora sofrendo concorrência com os caminhos que foram sendo traçados por terra para o Rio de Janeiro.

Em busca de respostas para um possível balizamento temporal do início da derrocada econômica do litoral norte paulista depois desse desenvolvimento cafeeiro ou, até mesmo, explicações mais contundentes que levaria a região a um período decadente que duraria até o início da segunda metade do século XX, nos deparamos com uma fonte³⁸ interessantíssima intitulada: “Livro de registro de matrícula de escravos” encomendado pela Mesa de Coletoria da vila em abril de 1844. Transcrevemos, tabulamos e analisamos os dados encontrados comparando com os outros dados obtidos por Ramón García

³⁷ LUNA, Francisco Vidal. São Paulo: População, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades – (1777-1829). Estudos Econômicos, São Paulo, v.28, n1, 1998. pp.111.

³⁸ O original se encontra presente no Arquivo municipal de São Sebastião.

Fernández (1992) para dois outros anos, no qual 1808 representaria o período de estabilidade da lavoura canavieira sebastianense, e o ano de 1836 como o momento de fixação da lavoura cafeeira, quando a produção do açúcar cai para praticamente zero e o café domina as exportações.

Podemos concluir que a quantidade total de cativos no ano de 1844 manteve-se superior ao ano de 1836³⁹, no qual a produção do café havia superado totalmente a produção açucareira, como vimos anteriormente e, de acordo com os dados limites de Fernández, não poderíamos ter idéia de até quando o café continuou gerando riquezas e, por consequência, aumento dos números de cativos (ver tabela 1). Mas podemos levar em conta que os números de proprietários de escravos, assim como a média de posse entre os escravistas aumentaram, retornando, inclusive, aos índices da época da estabilidade açucareira. Isso representa, mesmo sem termos dados sobre a produção para o ano de 1844, que poderemos considerar o café ainda em processo de evolução econômica.

³⁹ De acordo com Luna sobre a evolução da população da província de São Paulo de 1803 a 1836 em: LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, a província de São Paulo contava com uma população total de 327.312 pessoas, sendo 236.038 de pessoas livres e 91.244 escravos. O litoral paulista foi a região da província que sempre apresentou menor população livre e escrava ao longo do período analisado por ele. Em 1803, o litoral paulista apresentava, uma população total de 21.109 pessoas, sendo 14.413 livres e 6.696 escravos, em 1836 o número total de pessoas subiu para um total de 33.234 pessoas, o de livres saltou para 21.374 e o de cativos para 11.860.

Comparando com os dados sobre o litoral norte paulista, baseando-se em García-Fernández (1992, op.cit.) a região apresentava em 1803 um total de 8.735 pessoas (responsáveis por 41,4% do litoral paulista e 4,6% do total da província paulista), sendo 5.820 livres (40,4% do litoral paulista e 4,1% da província) e 2.915 escravos (43,5% do litoral paulista e 6,6% da província). Em 1836, a porcentagem da população do litoral norte paulista aumentou em relação a todo o litoral paulistano, mas diminuiu em relação a toda a província de São Paulo: eram 14.826 o total de pessoas (responsáveis agora por 44,6% do litoral paulista e 4,5% do total registrado pela província), sendo 9.120 livres (42,7% do litoral paulista e 3,9% da província) e 5.706 escravos (48,1% do litoral paulista e 6,3% da província).

Tabela 1-Total de cativos e proprietários em São Sebastião 1808-1844

	1808	1836	1844
Cativos	1226	1622	2218
Propr. de cativos	169	241	307
Média de posse	7,25	6,73	7,22

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano presente no Arquivo de São Sebastião.

A fonte nos proporcionou dividirmos os cativos segundo o sexo, dessa forma verificamos a predominância dos homens entre os cativos sebastianenses ao longo de todo o período, mas pode-se perceber que o comportamento dois grupos são diferenciados (ver tabela 2). A porcentagem dos homens em relação às mulheres passam por uma diminuição ao final do período comparado a nossa fonte. Os homens acumulam um crescimento para o período total de 75,6%, enquanto que as mulheres acumulam para esse período total 87,8%, portanto, as duas faixas de sexo crescem ao longo de todo o período, porém através de uma taxa diferenciada, maior no plantel feminino, fazendo com que a razão entre os sexos dos cativos começasse o período de decadência do café sebastianense mais equilibrada.

Tabela 2- Divisões dos escravos segundo o sexo em São Sebastião 1808-1844

Sexo	1808		1836		1844	
	Q	%	Q	%	Q	%
Homens	692	56,4	914	56,4	1215	54,8
Mulheres	534	43,6	708	43,6	1003	45,2
Total	1226	100,0	1622	100,0	2218	100,0

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano presente no Arquivo de São Sebastião.

Sobre as faixas etárias em que os escravos se encaixavam, concluímos que se trata de um contingente que tinha sua predominância etária nas faixas de maior produção possível dos cativos, entre 15 e 50 anos de idade, porém apresenta um número extenso de crianças de 0 a 10 anos, na maioria meninas que, das 584 crianças, 552 eram nascidas na própria vila, ou seja, 94,5% do total de crianças oriundas da própria reprodução natural, e tratava-se de 24,9% em relação ao contingente escravo total em São Sebastião no ano de 1844 (ver gráfico 17). Portanto, era um contingente escravo que caminhava para um crescimento de uma sociedade estável.

Sobre a reprodução natural dos escravos, que em uma economia agrária exportadora acaba sendo afetada pelo desejo constante dos proprietários de uma maior produção, e o comportamento em áreas de produção de subsistência, Luna considera que,

“Os debates atuais parecem indicar a ocorrência de reprodução natural da força de trabalho escrava, em determinadas situações e áreas do Brasil, condicionada a relativa estabilidade da população cativa sem ingresso quantitativamente importante de novos escravos. A entrada maciça de homens adultos alterava o equilíbrio populacional existente. Destarte, a eventual reprodução natural da população escrava conflitava com a existência de intensa produção voltada para a exportação, pois neste caso viabilizava-se o ingresso maciço de novos escravos, que desestabilizavam a estrutura da população escrava

Provavelmente em regiões dedicadas aos cultivos de subsistência, não necessariamente de autoconsumo, ocorreu a reprodução natural. Na capitania de São Paulo, durante o século XVIII, a economia baseada em cultivos de subsistência, com relativa estabilidade da população escrava, possivelmente permitiu a reprodução natural dos escravos.”⁴⁰

⁴⁰ LUNA, Francisco Vidal. Características demográficas dos escravos de São Paulo (1777-1829). *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.22, n.3, 1992, pp.449.

Gráfico 17- Faixa etária dos escravos segundo registro de matrículas de escravos de São Sebastião 1844

Fonte: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844 presente no Arquivo de São Sebastião.

Para obtermos uma conclusão mais precisa sobre como se comportam os números de escravos em idade produtiva ao longo do tempo, criamos duas faixas etárias: 1) 15 a 49 anos, faixa de idade de maior produção dos cativos; 2) outras idades, a qual seria de 0 a 14 anos e de 50 ou mais (ver gráfico 18).

Verificamos que as duas faixas cresceram ao longo de todo o período comparado, mas a faixa de cativos em idade produtiva cresceu a 77,4% e a faixa de outras idades cresceu 86,5%, provando a nossa consideração que a escravaria sebastianense estava caminhando para uma sociedade estável na qual a pirâmide etária tende a ser mais equilibrada ao longo do tempo.

Gráfico 18- Divisão dos escravos em duas faixas etárias em São Sebastião 1808-1844

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano.

O livro de registro de matrículas de escravos de 1844 forneceu informações sobre a origem dos cativos. Dividimos os escravos em brasileiros e africanos; entre os brasileiros, foi possível dividi-los ainda entre oriundos das vilas do litoral norte paulista e de outras partes do Brasil (ver tabela 3).

Ao longo do tempo total analisado, o número de escravos brasileiros mais que dobrou, passando de 713 para 1591, e a importância dos escravos brasileiros entre as escravarias ao longo dos anos aumentaram de 58, 3% para 71,7%, fazendo com que a participação de escravos ingressantes, oriundos do tráfico negreiro, fosse diminuindo, apesar de a quantia total ter aumentado.

Os escravos nascidos em São Sebastião sempre foram a maior parte dentre os cativos e aumentaram 106,9% ao longo do tempo total analisado, enquanto que os escravos oriundos do tráfico ultramarino, que em 1808 chegava bem próximo aos escravos nascidos em São Sebastião, cai para menos de um terço no 1844, perdendo, assim, espaço para a reprodução natural da escravaria sebastianense. Os escravos oriundos através do tráfico

Tabela 3- Distribuição dos escravos segundo origem em São Sebastião 1808-1844

Origem	1808	1836	1844
São Sebastião	650	703	1345
Ilha Bela	0	0	12
Ubatuba	4	0	0
Total Litoral Norte	654	703	1357
Total Litoral Norte %	53,5%	44,2%	61,2%
Outros Brasil	59	243	234
Total Brasil	713	946	1591
Total Brasil %	58,3%	59,5%	71,7%
Total africanos	510	645	598
Total africanos %	41,7%	40,5%	27,0%
Indeterminado	2	31	29
Total Geral	1223	1622	2218

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano.

interprovincial, ou seja, comprados de outras regiões do Brasil, sempre foram de menor número, mas subiu 296,6% ao longo do período total analisado. Portanto, a escravaria sebastianense caminhava para um processo acentuado de reposição através da reprodução natural, característica presente de uma sociedade que caminha para a estabilidade. Então, a proposição de outros pesquisadores, que consideram o fim do tráfico ultramarino de escravos como uma das razões da decadência econômica do litoral norte paulista, não procede, porque mesmo que as portas do Atlântico tenham se fechado para a aquisição de novos escravos, São Sebastião já encontrava entre o relacionamento de seus próprios escravos a saída para suprir uma possível falta de mão-de-obra.

Analisamos também a estrutura de posse de cativos somente para o ano de 1844, e encontramos um grande número de proprietários de pequenas escravarias (ver tabela 4).

Tabela 4- Estrutura de posse de cativos segundo faixas de tamanho de plantéis em São Sebastião – 1844

Faixa de tamanho	Proprietários	%	Escravos	%
1 cativo	56	18,2	56	2,5
2 a 4	116	37,7	317	14,2
5 a 9	73	23,7	464	20,9
10 a 19	41	13,3	533	24,0
20 a 39	15	4,8	372	16,7
40 ou mais	6	1,9	476	21,4
Total	307	100,0	2218	100,0

Fonte: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844 presente no Arquivo de São Sebastião.

O maior número de proprietários estão na faixa de 2 a 4 cativos, com 116 proprietários ao todo, e detendo somente 14,2% dos escravos, seguido pelos proprietários de 5 a 9 cativos, equivalendo 20,9% do montante geral de escravos. Os escravos, em sua maioria, estão presentes nos plantéis de 10 a 19 cativos. Torna-se evidente, porém, a predominância de proprietários com pequenos plantéis de 1 até 9 cativos, responsáveis por 245 do total de proprietários (79,8% dos proprietários) com posse de 837 cativos (37,7% dos de cativos). Chama-nos atenção, também, para uma estrutura de posse que não se destaca pelos grandes plantéis, já que somente 3 escravistas detinham posse elevada de 100 ou mais escravos: um proprietário com 115 cativos, uma proprietária com 117 e um padre com 97 cativos em sua propriedade (entre eles uma grande quantidade de crianças).

Para compreendermos o comportamento do movimento da estrutura de posse dos escravos, e também se houve uma concentração de proprietários nas diversas faixas de concentração de cativos, comparamos com os dados de García-Fernández, e concluímos que os proprietários continuaram a

predominar nas faixas de pequenos plantéis, mas houve uma concentração considerável nas faixas pouco maiores, como as de 6 a 20 escravos, em detrimento da faixa de 1 a 5 cativos (ver tabela 5).

Tabela 5- Porcentagem de distribuição dos proprietários segundo o tamanho dos conjuntos de cativos em São Sebastião 1808-1844

Conjunto de cativos	1808	1836	1844
1 a 5	71,0	70,1	63,8
6 a 10	13,6	16,6	19,2
11 a 20	7,7	6,2	10,4
21 a 40	4,1	5,4	4,6
41 ou mais	3,6	1,7	2,0
Total	100,0	100,0	100,0

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano.

No tocante aos escravos (ver tabela 6), percebemos que também houve um maior movimento de concentração nas faixas de 6 a 20 cativos, enquanto que as outras diminuíram consideravelmente, como aconteceu com a faixa de 41 ou mais escravos. Em 1808, os cativos estavam, em sua maioria, nas faixas de 1 a 5 ou na 41 ou mais cativos, sendo responsáveis por 55,6% e posteriormente decaíram chegando, em 1844, a ser responsáveis por 43,6% do montante geral.

Tabela 6- Porcentagem de distribuição de cativos segundo o tamanho dos conjuntos de cativos em São Sebastião 1808-1844

Conjunto de cativos	1808	1836	1844
1 a 5	23,2	23,3	22,2
6 a 10	14,1	19,3	20,0
11 a 20	15,3	12,5	21,3
21 a 40	14,9	22,8	14,9
41 e mais	32,4	22,1	21,4
Total	100,0	100,0	100,0

Fonte: Para os anos de 1808 e 1836 utilizaram-se dados obtidos por Ramón García Fernández (1992, op.cit) e para o ano de 1844 obtidos: Livro de Registro de Matrículas Escravos de 1844, encomendado pela Mesa de Coletoria para o mesmo ano.

Temos por conclusões gerais, através do livro de registro de matrículas de escravos para o ano de 1844 para a Vila de São Sebastião, que o número de cativos aumentou, quase dobrou em 36 anos, o número de proprietários de cativos aumentou também, quase dobrando, e a média de posse, apesar de ter sofrido uma queda nos anos de grande produção de café registrada por García Fernández (1992), retorna em 1844 ao nível quase que parecido ao período de estabilidade da produção açucareira.

Ao longo de todo o período analisado, verificou-se no momento final um crescimento de mulheres cativas superior ao crescimento relativo dos escravos homens, segundo as faixas etárias comparadas para o ano de 1844. Verificou-se também um número grande de crianças de 0 a 10 nascidas em São Sebastião, com predominância feminina, superior aos cativos em idade de plena capacidade produtiva, o que nos leva a considerar que poderia tratar-se de uma sociedade que caminhava para a estabilidade, com grande número de escravos oriundos da reprodução natural.

Comparando a distribuição de escravos segundo a origem, observamos a crescente participação de escravos nascidos no Brasil em relação a escravos oriundos do tráfico ultramarino, provando que, no período estudado, foi crescente a inserção de escravos através do tráfico interprovincial e da reprodução natural na composição da escravaria sebastianense. E que também era baixíssimo o fornecimento de escravos das outras vilas do litoral norte paulista, mostrando que praticamente não houve um comércio constante de escravos entre as vilas da região.

Em relação à estrutura de posse, concluiu-se não se tratar de muitos proprietários detendo a posse de somente um escravo, mas proprietários que,

em sua maioria, tinham de 2 a 9 escravos em seu poder. Os cativos estavam mais presentes em escravaria de composição um pouco mais elevada, 10 a 19 ou 40 ou mais. Fazendo uma análise da nuance temporal dessa posse, percebemos que o processo de concentrar os proprietários em posse um pouco maior do que somente uma unidade já estava ocorrendo, e o mesmo acontecia com os escravos, que começaram a ficar mais bem distribuídos pelas faixas de posses.

Faltam produções que investiguem com mais afinco as razões da decadência que o litoral norte paulista viveu a partir da segunda metade do século XIX. Hoje temos somente por verdade que a produção do café começa a declinar a partir do fim da década de 1850, apesar de o livro de registro de escravos de 1844 comprovar que a década de 40 não apresentava ainda indícios dessa decadência econômica e demográfica que, de acordo com outros autores, já deveria estar vivenciando. Considera-se também que os portos de São Sebastião e Ubatuba começam a perder importância devido à criação de estradas de ferro ligando São Paulo aos portos de Santos e ao do Rio de Janeiro. Há ainda quase 1200 inventários só para a cidade de São Sebastião, esperando ser analisados e que talvez, ajudem a comprovar como se deu o golpe final do quadro de definhamento da economia da região, que estende-se até metade do século XX.

O declínio da região esteve creditado à abolição da escravatura e a abertura da ferrovia Santos-São Paulo, que aumentou a saída de mercadorias pelo porto de Santos por essa rota, passando a predominar no litoral norte paulista, a partir daí, a pesca artesanal e a agricultura de subsistência, com pequenas roças de mandioca, feijão e milho, características marcantes das

comunidades caiçaras isoladas, mesmo nos dias de hoje. Podemos perceber claramente, nas declarações do sociólogo Antônio Carlos Diegues, formas características caiçaras neste momento:

“... a base do mesmo processo de empobrecimento econômico-social, que se segue a um período de monocultura: sobram os pequenos lavradores-pescadores, que formam a população caiçara e que, no declínio desses ciclos, passam a viver numa quase-subsistência, apesar de manter laços comerciais com as cidades.”⁴¹

Maria Luíza Marcílio considera que em Ubatuba se deu da seguinte forma:

“Nas últimas décadas do século XVIII expandiu-se, em Ubatuba, a lavoura da cana-de-açúcar, pelos sítios e fazendas. Ela só pode servir à produção de um pouco de açúcar e, mais diretamente, de pipas de aguardente, devido aos poucos recursos da população, que não podia arcar com os dispendiosos custos de construção e manutenção de engenhos de açúcar.

De qualquer modo, raras foram as fazendas montadas no local para atender o mercado internacional. Foram as roças de subsistência que dominaram sempre a economia e a paisagem agrária do município.”⁴²

Por diversas vezes, a região foi motivo de vários projetos que visavam resolver esse problema de isolamento do planalto acima, como, por exemplo, a novela que se desenvolveu em fins do século XIX, com algumas tentativas de construir um ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil em São Sebastião. Em 1892 o governo federal e estadual outorgaram concessão à Cia. Paulista

⁴¹ DIEGUES, Antônio Carlos(org.). História e Memória Caiçara. in: *Enciclopédia caiçara*. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP, São Paulo, vol.4, 2005. pp.38.

⁴² MARCÍLIO, Maria Luíza. Caiçara, terra e população: estudo de demografia histórica e da história social de Ubatuba. In: DIEGUES, Antônio Carlos(org.). *Enciclopédia caiçara*. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP, São Paulo, vol.4, 2005, pp.207.

de Vias Férreas e Fluviais para a construção de uma estrada de ferro entre São Sebastião e Minas Gerais, passando por Jundiaí. Em 1896, o Estado fez estudos sobre linhas férreas entre São Sebastião e São Bento do Sapucaí, desta vez passando por São José dos Campos ou Taubaté. Já no início deste século, outros projetos pensaram uma linha até Mogi das Cruzes, com destino a Jundiaí e Campinas, mas nenhum destes projetos saiu do papel.

Com todas essas dificuldades, as cidades litorâneas ressentiram-se da falta de comunicação com o planalto. A partir de 1929, por iniciativa do Dr. Manoel Hyppólito do Rêgo, através de um Projeto na Assembléia Legislativa do Estado, conseguiu iniciar uma nova discussão visando à implantação de um sistema viário para a região. A partir de 1932, com o empenho do Coronel Edgard Armond, da Força Pública do Estado de São Paulo, iniciou-se junto à cachoeira do Rio Negro (com distância de 35 km de Paraibuna) a construção da estrada que ligaria Caraguatatuba à Paraibuna, o que facilitaria o acesso à região por via terrestre.

São Sebastião viveu neste período de ressurgimento alguns fatores diferenciais marcantes como: nos anos 40, implantando uma infra-estrutura portuária⁴³ e nos anos 60 a vinda da empresa Petrobras, instalando o Terminal Marítimo Almirante Barroso/TEBAR⁴⁴, com capacidade de atracação para

⁴³ A construção do porto era vista pelos habitantes de São Sebastião como solução para falta de recursos tornando-se reivindicação constante aos políticos da região. O município contava com 6677 habitantes em 1929 e 7340 em 1938, os munícipes viram seu porto começarem a ser construído a partir de 1935. Porém, em pouca coisa a vida do local mudou, visto que a proximidade com o porto de Santos impedia um crescimento maior deste porto. Portanto, a vinda da Petrobrás tem uma responsabilidade muito maior na evolução da cidade de São Sebastião.

⁴⁴ Com a instalação da Petrobrás, a partir dos anos 60 do século XX, a relação com a terra muda, principalmente na região central. Toda a área antes ocupada com roças e chácaras é desapropriada pela empresa para construção do pátio de tanques de armazenamento de petróleo de apoio ao píer atracadouro de navios, que trazem o Petróleo do Oriente Médio para o Brasil. Para acomodar o crescimento da população, surgem loteamentos populares, construções de casas padrão pelo governo federal, tipo BNH. Além da ocupação de áreas que não eram consideradas centrais, hoje já o são, surge o bairro de migrantes, a Topolândia, local pouco ocupado por tradicionais famílias caiçaras, que aí criavam gado e possuíam seus ranchos de pesca. Afastado do centro cerca de 3 km em direção sul, é lá que vai se

navios petroleiros de até 400.000 toneladas. Esses fatores tornaram-se decisivos para a retomada do desenvolvimento econômico nesta vila.

A reinserção do litoral norte paulista nas rotas de comércio e acesso terrestre, resultado das transformações que passam a ocorrer por volta da metade do século XX, acarretou profundo abalo nos núcleos de populações caiçaras do litoral norte paulista. Maria Luíza Marcílio expõe com clareza suas conclusões sobre esse momento crucial para o caiçara norte paulista:

*“Em 1940, quando o turismo ainda não havia descoberto Ubatuba, sua população havia regredido para os níveis do final do século XVIII: ou seja, 3.227 no total. Nessa época, Ubatuba conservava-se, ainda, como uma coletividade de roceiros-pescadores, que plantavam para o gasto. Trinta anos depois, se processava o **implacável movimento de destruição da economia caiçara**, e da expulsão dos posseiros tradicionais, numa ação concertada pelo grande capital paulista de especuladores e das transnacionais do turismo. Juntando-se a isso o controle em massa das epidemias e endemias do litoral, a queda brusca da mortalidade, ocorre um crescimento acelerado da população. Em 1970, o município já contém uma população, de fato, contada em 15.203 habitantes. A partir de então, a estrutura e posse da terra deixa de ser aquelas típicas de uma economia camponesa, do sistema de queimada e da roça de*

concentrar a população de renda mais baixa, que, não sendo de funcionários da Petrobrás, vieram trabalhar na construção de suas instalações e na construção civil, que sofre um período de expansão.

A partir das décadas de 70 e 80, com a melhoria da rodovia que liga São Sebastião a Santos, surge a exploração turística, principalmente na costa sul do município. Há uma nova mudança quanto ao uso da terra, as populações costeiras vendem suas posses e passam a habitar o sertão. A faixa de marinha e adjacente são ocupadas então por casas de veraneio, e mais tarde, por condomínios fechados. Não há mais a relação com a terra através das roças, a população caiçara passa a trabalhar nos serviços ligados ao turismo e uma parcela bem diminuta ainda vive da pesca.

No início da década de 1990 pode-se notar uma nova vertente, com a arrecadação e repasse de novos impostos pagos pela Petrobrás, surge um grande aumento populacional; populações de regiões empobrecidas do Brasil, que vem em busca de melhoria de vida, trabalham geralmente na construção civil, aumentando a ocupação na área dos sertões e mesmo áreas da serra do mar.

Sem coordenação e dominado pela sazonalidade, o turismo de verão, vem agravar os problemas de infra-estrutura urbana do município, que não possui redes de água e esgoto adequadas. Um futuro sem planejamento para toda a região poderá trazer o aumento de bolsões de pobreza, formados por populações parcialmente ocupadas nas temporadas de verão.

Com todas as áreas de litoral com ecossistema frágil, São Sebastião tem grandes dificuldades em conter a ocupação desordenada de seu território, e corre o risco de ver seus recursos naturais desgastados.

alimentos, desmanteladas cruelmente pelo capitalismo selvagem.”⁴⁵

Marcílio detecta uma brutal queda demográfica em Ubatuba a partir da comparação de um recenseamento de 1872, que acusava 7.565 habitantes e outro de 1940, que acusava somente 3.227 habitantes, ou seja, um acentuado decréscimo de mais de 50%.

Para compreendermos como o caiçara sentiu este momento, veja o que Antônio Carlos Diegues, através de suas pesquisas utilizando relatos e depoimentos de caiçaras, considera:

*“um dos temas mais recorrentes na memória caiçara é o da perda de suas terras, pela ação dos especuladores imobiliários, que algumas vezes usaram jagunços para ameaçar os moradores e incendiar suas moradias. Esse processo, que se iniciou já pelos anos 30/40, é lembrado em vários depoimentos em toda a região caiçara... Esses relatos não são meras descrições da forma como viviam os antigos moradores caiçaras, de seu modo de vida, mas **expressam o terror e o sofrimento** associados ao processo de expulsão, a angústia em relação ao futuro incerto e à vida difícil, nas favelas das muitas cidades litorâneas e ao descaso mostrado pelo Estado em relação à sua sorte.”⁴⁶*

Terror, sofrimento, angústia, futuro incerto, vida difícil, descaso, todos esses sentimentos passam a fazer parte da vida do caiçara, que se viu comprimido pelo crescimento populacional, pressionado pelo seu pouco poder de compra neste novo cenário que vai se construindo frente às suas vistas.

⁴⁵ MARCÍLIO, Maria Luíza. Caiçara, terra e população: estudo de demografia histórica e da história social de Ubatuba. In: DIEGUES, Antônio Carlos(org.). *Enciclopédia caiçara*. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP, São Paulo, vol.4, 2005, pp.214-215. Grifo nosso.

⁴⁶ DIEGUES, Antônio Carlos(org.). História e Memória Caiçara. in: *Enciclopédia caiçara*. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP, São Paulo, vol.4, 2005. pp.40-42. Grifo nosso.

2 – O corte e a exportação da madeira

2.1 – Os olhares administrativo e científico sobre a mata

O governo português, desde a descoberta da nova colônia até início do século XIX, não se questionou sobre os efeitos da ocupação humana em mata virgem e sua possível destruição devido à má utilização dos recursos naturais. Esse quadro alterou-se na Europa graças ao redirecionamento da ciência para o mundo natural, a partir do final do século XVIII. O Estado Português, devido à concorrência de outras metrópoles, buscou fontes alternativas de receita patrocinando botânicos, zoólogos, geólogos, mineralogistas, coletores, com a finalidade de descobrir e catalogar recursos naturais economicamente úteis.

Um dos intelectuais responsáveis por tal mudança foi o naturalista italiano Domenico Vandelli que difundiu, na Universidade de Coimbra, a “economia da natureza” de Lineu, Buffon e Duhamel de Monceau, associando as teses da escola econômica fisiocrata sobre a valorização dos recursos primários. O interesse era conhecer a natureza nas regiões coloniais para gerar avanços produtivos, descobrindo novas técnicas que tivessem mais eficiência e menos destruição no uso dos recursos naturais⁴⁷. Como enfatiza Ana Rosa Cloclet da Silva:

*“O que se assistiu a partir do reinado mariano foi um desenfreado interesse por tudo o que provinha da exótica natureza ultramarina, uma obsessão por identificar, nomear e classificar seus produtos e materiais, como se a informação mais precisa fosse a condição da reforma mais eficiente”.*⁴⁸

⁴⁷ PÁDUA. *Um sopro de destruição: Pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

⁴⁸ SILVA, Ana Rosa Cloclet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime Português (1750-1822)*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006. p. 152.

Entre outros fatores, percebeu-se que a apropriação espacial feita pelo homem, nas colônias européias de ultramar, acarretou sérios problemas à Mata Atlântica, levada pela sua agricultura itinerante acompanhada da queimada intensiva para abrir clareiras para a agricultura, mineração, criação de gado, fruto de uma política territorial favorável ao fácil acesso à terra e posterior abandono da mesma⁴⁹, resultado de um ínfimo nível técnico com “processos bárbaros e destrutivos”⁵⁰.

O contexto político encontrava-se conturbado, pois passava por uma “política colonial reformista iluminista”, que ganhava força a partir do fim da década de 1790, sendo seu representante teórico o estadista D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que buscava ajustar o mercantilismo à situação de crise, já que as tensões estruturais superavam as condições de equilíbrio do sistema⁵¹.

Esta reforma política e econômica visava integrar o desenvolvimento metropolitano e colonial, através de incentivos à produção, mesmo com aberturas no âmbito do sistema e proceder a reformas na metrópole para assimilar os estímulos econômicos do ultramar, mobilizando os esquemas interpretativos da mentalidade das Luzes. Porém, devia-se mantê-las dentro de um limite que não extrapolasse a perspectiva reformista⁵².

Seria a tentativa de colocar a metrópole portuguesa e suas colônias dentro dos limites das transformações políticas, econômicas e mentais que caracterizaram o período de crise do antigo sistema colonial e, também, a

⁴⁹ DEAN, Warren. *A ferro e fogo: A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

⁵⁰ PRADO JÚNIOR. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

⁵¹ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001. Estudos Históricos. 7 ed.

⁵² NOVAIS, op. cit.

crescente concorrência das metrópoles européias, sem romper o pacto colonial.

Interessados na melhoria da produção colonial e no estímulo à defesa por meio da manufatura local de material bélico, o Estado português emitiu algumas cartas régias de restrições ao corte de madeiras, entre elas a carta de 1797 que “*considerava propriedade exclusiva da Real Coroa todas as matas e árvores a beira do mar ou dos rios que nele deságuam*”⁵³. Rodrigo de Souza Coutinho, ministro das colônias e da marinha, entre 1795 e 1799, emitiu uma série de ordens destinadas a preservar a madeira de valor naval, reafirmando, enfaticamente, o direito da Coroa de conservar e utilizar racionalmente esses recursos naturais, passando, também, a responsabilidade da autorização para o corte de madeiras, denominadas como pau real ou madeira de lei, aos governadores, auxiliados por juízes conservadores.

Pádua considera que nesse momento o meio natural foi elogiado por sua riqueza e potencial econômico, sendo sua destruição interpretada como um signo de atraso, ignorância e falta de cuidado⁵⁴. O verdadeiro progresso supunha a conservação e o uso correto do mundo natural que, por sua vez, só fazia sentido no contexto desse progresso. A natureza era vista neste momento como um objeto político, um recurso essencial para o avanço social e econômico do país.

Mas algo de estranho acontecera: a Inglaterra tornava-se a principal consumidora de madeiras do litoral norte paulista, passando a comprá-las em 1810 e mantendo uma compra contínua até o final da década. Tal

⁵³ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira das Índias*. Estudos Históricos: 42, Ed. fac-similada - São Paulo: HUCITEC, Unicamp, 2000.

⁵⁴ PÁDUA, op. cit. 2004.

consideração tornou-se realidade a partir do Tratado firmado entre Portugal e Inglaterra, em 1810.

Justamente a falta de reservas florestais Reais abre uma brecha para que os ingleses investiguem o litoral norte paulista a procura de madeira de alto valor comercial e com grandes potencialidades para a construção naval.

A possibilidade de aproveitar-se dessa matéria-prima abundante estava prevista no Tratado de Aliança e Comércio de fevereiro de 1810 sob o artigo VI:

...e desejando dar uma prova de confiança e de perfeita amizade ao seu verdadeiro e antigo aliado el-rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, há por bem conceder a Sua Majestade Britânica o privilégio de fazer comprar e cortar madeiras para construção de navios de guerra nos bosques, florestas e matas do Brasil (excetuando nas florestas Reais, que são designadas para uso da Marinha portuguesa), juntamente com permissão de poder fazer construir, prover ou reparar navios de guerra nos portos e baías daquele Império; fazendo de cada vez (por formalidade) uma prévia representação à Corte de Portugal, que nomeará imediatamente um oficial da Marinha Real para assistir e vigiar nestas ocasiões. E expressamente se declara e promete que estes privilégios não serão concedidos a outra alguma nação ou Estado, seja qual for.

Essa foi uma prova de confiança de grande vulto, porque facilitava o acesso do capital inglês à fonte de reserva de matéria-prima necessária para a manutenção do seu poder naval, fonte essa que a Coroa portuguesa, temerosa, tentou assegurar ao menos em parte, reservando as madeiras das suas florestas Reais.

Essas florestas Reais, ao longo das “terras da Marinha” existiam, mas foram constantemente invadidas e alvos de desrespeitos às leis ao longo dos

três primeiros séculos. A partir da segunda metade do século XVIII, passaram a ser fonte de repetidas preocupações, como, por exemplo, as Ordens Régias expedidas em março de 1797, por D. Rodrigo de Souza Coutinho, ministro das Colônias e da Marinha, que consideravam propriedade exclusiva da Real Coroa todas as matas e árvores a beira do mar ou dos rios que nele desaguavam e também preocupavam-se com sesmarias doadas em terras da Marinha, chegando a criar o cargo de Juiz Conservador das matas. Sobre essas medidas Amaral Lapa considera que

“A intervenção estatal no comércio da madeira, para atender às necessidades navais, não se limitou, nem o poderia, a essas providências fiscais ou meramente burocráticas. Tornou-se preciso a criação de um organismo para superintender a produção ou atuar diretamente sobre ela e sobre a circulação dessa riqueza, inclusive para evitar freqüentes descaminhos praticados pelos próprios profissionais encarregados do corte de madeira”⁵⁵.

Essas medidas foram tomadas principalmente por preocupação com o fornecimento de matérias-primas para estaleiros de iniciativa oficial, como era o caso de Salvador, na Bahia, que necessitava de madeiras vindas principalmente de reservas Reais do nordeste do Brasil, sendo constantemente requisitadas à Paraíba, Pernambuco, Alagoas e ao sul da Bahia.

Através da pesquisa de Amaral Lapa sobre *A Bahia e a carreira da Índia*, concluímos que foi o nordeste brasileiro a principal região de constantes preocupações⁵⁶. Essas preocupações eram maiores que em qualquer outra região do Brasil devido ao estaleiro Real e por ser uma região⁵⁷ que, a longa

⁵⁵ LAPA, op. cit, p. 38.

⁵⁶ Como considera também F. W. O. Morton. The Royal Timber in Late Colonial Bahia. *The Hispanic American Historical Review*, v.58, n. 1, 1978, p. 41-61.

⁵⁷ Principalmente as regiões de Amazonas, Pará e Maranhão. LAPA, op.cit, p.38.

data, também fornecia madeiras para os estaleiros da Ribeira das Naus de Lisboa.

A tentativa portuguesa de assegurar as madeiras presentes nas florestas Reais, reservando-as à Marinha portuguesa, poderia na realidade não funcionar, porque ainda não se tinha total ciência da potencialidade dos recursos vegetais brasileiros em outras regiões, nem mesmo conhecimento de quais áreas teriam madeiras de construção naval em abundância e também não existia um inventário oficial das espécies às quais poderia ser aplicado algum monopólio sobre algum tipo de madeira⁵⁸.

É em meio a esse contexto que surge a chance dos ingleses explorarem comercialmente um local de grande abundância de madeiras caras à construção naval, que estavam livres e desimpedidas para serem negociadas.

O litoral paulista apresenta uma geografia favorável à exploração do extrativismo vegetal de madeiras de construção naval, com bons locais passíveis de aproximações de navios de alta tonelagem ao longo do seu litoral e havia uma alta presença de madeiras de considerável valor comercial. Essas madeiras estavam espalhadas ao longo da Mata Atlântica costeira e eram abundantes em diversas vilas, incluídas as três vilas ao longo do litoral norte paulista. O principal motivo que favorecia seu comércio era que nessa região não havia nem uma só braça de terra reservada ao corte Real, o que facilitava o acesso às madeiras.

⁵⁸ Falta considerada também por: Warren Dean, José Augusto Pádua, Shawn Miller e Carlos Henrique Martinez.

2.2 – A presença inglesa no litoral norte paulista e a estrutura e funcionamento do corte e venda da madeira.

O primeiro contato dos ingleses interessados nas madeiras do litoral norte paulista aconteceu em maio de 1810, poucos meses após o Tratado de Aliança e Comércio, firmado entre o governo português e o britânico. Apresentou-se o cônsul inglês Diogo Gambier ao capitão de São Sebastião, com uma portaria em mãos de Antônio José Franca e Horta, então governador da capitania de São Paulo, liberando a avaliação das matas e madeiras, deixando que fossem levadas algumas amostras das madeiras presentes na Vila e região⁵⁹.

O cônsul Gambier utilizou-se de seu próprio carpinteiro para fazer a análise e, encontrando as madeiras de lei das qualidades que desejava, construiu uma canoa com 6 palmos de boca e 34 de comprimento, contratou a extração de 100 vigas de madeira com “2 palmos de face e 65 de comprimento” com o capitão de ordenança João Correia Marzagão. Por esse corte, o capitão recebeu a quantia 400\$000 réis⁶⁰, com a incumbência de que estivessem prontas à beira-mar para embarque em prazo de quatro meses.

O capitão-mor, ao relatar como foi o acontecido ao governador de São Paulo, fez questão de ressaltar o bom atendimento, a alegria e amizades prestadas por ele, e pelos demais moradores que chegaram a ter contato com o cônsul e sua comitiva⁶¹.

⁵⁹ Conforme relatado no Ofício do Capitão-mor da Vila de São Sebastião ao Governador da Capitania de São Paulo José Franca e Horta de 28 de maio de 1810.

⁶⁰ Recebeu 153\$600 réis e uma letra de 246\$400 réis para mandar receber no Rio de Janeiro, inteirando 400\$000.

⁶¹ Ofício de 28 de maio de 1810.

O retorno para o embarque do primeiro lote de madeiras aconteceu em dezembro de 1810, e terminou por carregar ao todo 324 paus de diversos tipos à bordo do Navio Delfim, utilizando-se de pessoas e canoas que o próprio capitão mor da Vila Bela da Princesa, Julião de Moura Negrão, conseguiu arranjar, custeado pelos britânicos.

Os carregamentos, a partir de 1811, passaram a ser constantes, e sempre eram tomados os seguintes procedimentos: o navio inglês, ao chegar ao Brasil, deveria dirigir-se diretamente ao Rio de Janeiro, onde entraria em contato com o Ministro da Marinha. Ele expedia uma ordem para o capitão-mor da vila de São Sebastião facilitar e acompanhar a compra e o embarque das madeiras que interessavam aos ingleses. Assim, o capitão-mor passava a ser o responsável por executar a ordem, utilizando gente de sua confiança, que na maioria das vezes eram chefes de companhias de ordenanças.

As obrigações do capitão-mor se resumiam em: averiguar se tal navio vinha acompanhado de Ordem expressa do Rio de Janeiro, acompanhamento do embarque da madeira, numerando todas as pranchas, uma a uma, descrevendo a qualidade (tipo), seu comprimento, largura e grossura em polegadas, e ao final, deveria enviar um relatório ao governador da capitania de São Paulo com todas as informações e observações, principalmente das pessoas envolvidas na venda, relatando onde houve a extração de tais madeiramentos, no processo do corte e sobre a execução do embarque⁶², tudo devendo ocorrer na mais perfeita ordem.

⁶² Ofício de 15 de janeiro de 1813.

O capitão-mor da vila de São Sebastião era o responsável por vigiar⁶³ todo o litoral norte paulista⁶⁴ no que dizia respeito à liberação da compra, venda, corte, desperdício, embarque. Os outros capitães-mores, de Ubatuba e Vila Bela da Princesa, deveriam informá-lo e fazer com que na chegada os ingleses se dirigissem até ele antes de qualquer coisa. O capitão de São Sebastião escolhia o responsável por acompanhar o processo ou ele próprio o fazia, deslocando-se até o local onde o navio fundeou.

A madeira era comprada aos proprietários que tinham em suas terras algumas qualidades de madeiras esparsas, de tipos e tamanhos diferenciados. Eram os ingleses que procuravam os vendedores, compravam as madeiras, pagavam uma pessoa para ser o responsável do controle do corte⁶⁵, pagavam os falquejadores e serradores que as derrubavam, podavam e preparavam as pranchas, ou pagavam diretamente ao proprietário da madeira, que em alguns casos também preparavam as madeiras com seus próprios escravos ou contratados.

Ao longo dos dois primeiros anos, todas as vezes que um navio vinha para negociar as madeiras, o cônsul ou o vice-cônsul, que estavam no Rio de Janeiro, tinham que se deslocar até o litoral norte paulista para ajudar na negociação e intermediação. Os primeiros vendedores eram representantes ativos na vida política e econômica das vilas, como por exemplo, vereadores⁶⁶ nas Câmaras, Capitães de Ordenanças ou o próprio Capitão-Mor, sendo eles donos de engenhos, exercendo cargos públicos. Portanto, o caráter da venda

⁶³ Em todos os ofícios referentes ao corte da madeira era enfatizada a condição de “defensor dos interesses Reais”.

⁶⁴ Faziam parte as Vilas de Ubatuba, São Sebastião (compreendendo o que viria a ser Caraguatatuba em 1836) e Vila Bela da Princesa (pertencente a São Sebastião até 1805, atualmente Ilha Bela).

⁶⁵ Sempre chamado de patrão da derrubada.

⁶⁶ Como foi o caso do primeiro negociador de madeiras com os ingleses em maio de 1810, João Correa Marzagão era senhor de engenho de cana e aguardente de 76 anos, vereador e morador da 2ª Companhia de Ordenança, que distanciava meia légua da Vila Bela da Princesa.

estava apegado às madeiras que na maioria das vezes estavam presentes nos grandes terrenos que essas próprias pessoas possuíam, que na maioria dos casos queriam tornar as suas propriedades livres e desimpedidas dessas grandes árvores, que para eles não tinham tanta serventia. Concluímos, de acordo com as fontes por nós analisadas, que apesar de utilizarem madeiras no processo de fabricação de açúcar e aguardente em seus engenhos e engenhocas, esses proprietários, em nenhum momento, fazem importância à qualidade ou o tipo da madeira que ele estava extraíndo de suas terras, caracterizando, assim, simplesmente um negócio como outro qualquer que, além de gerar riquezas a eles, os ajudavam a dar cabo às grandes árvores que por diversas vezes estavam simplesmente abandonadas em seus terrenos.

A situação toma rumo diferente, quando, a partir de 1814, aparece em São Sebastião um inglês de nome Carlos Grace⁶⁷ encarregado da empresa inglesa Brown Watson Companhia⁶⁸, que arrenda junto ao governo daquela nação o direito de explorar o corte das madeiras paulistas, conforme percebemos no seguinte ofício do ministro Antônio de Araújo de Azevedo:

“Tendo subido a Real Presença do Príncipe Regente N. S. o requerimento incluso dos comerciantes ingleses, Brown Watson Companhia, que se achão encarregados pelo governo britânico da direção dos cortes, e remessa das madeiras de construção, que lhe são facilitados na conformidade do Art. 6º do Tratado de Aliança de 19 de fevereiro de 1810; Ordena S.A.R. que V. Ex. dê

⁶⁷ Em nenhum momento Carlos Grace foi chamado como Charles Grace nos documentos expedidos por Rio de Janeiro, São Paulo ou pelos capitães do litoral norte paulista, até mesmo quando ele de próprio punho, escreve cartas e ofícios dirigidos à Marinha, ao Ministro no Rio de Janeiro ou ao governador da capitania de São Paulo. Portanto, denominaremos o agente inglês por Carlos Grace, ao longo de nossa dissertação.

⁶⁸ Gilberto Freyre faz referência a essa Companhia em seu livro: *Ingleses no Brasil*, escrito em 1948, no momento o qual ressalta os comerciantes ingleses no Rio de Janeiro, de acordo com o *Almanak dos Comerciantes*, segundo lista colhida pelo historiador Tarquínio de Sousa o qual forneceu a cópia gentilmente a Gilberto Freyre, como ele mesmo conta, com casas de negócios mais importantes, na rua Direita, ele considera ser esse local “o centro do domínio imperial dos anglo-saxões no Brasil”.

*as providências necessárias para que na Villa de S. Sebastião se tenha atenção com os indivíduos que os agentes britânicos ali trazerem empregados nas diligências dos referidos cortes, dispensando SAR para este fim na Disposição das ordens, que se expedirão ao governo interino em aviso desta Secretaria de Estado de 19 de agosto deste anno para a remessa de carpinteiros de machado para o serviço do Arsenal Real da Marinha, os quais podem ser tirados dos outros portos dessa capitania, onde este expediente se possa tomar sem o detrimento alegado na representação dos mencionados agentes britânicos.*⁶⁹

Percebe-se, através do ofício supracitado, que o comércio das madeiras adquiriu uma proporção e importância mais significativa por entrar em cena uma empresa responsável por extrair e enviá-las ao governo britânico, amparada pelas “facilidades” do Tratado vigente, desde 1810, que permitia o acesso à fonte de recursos vegetais abundantes nas florestas brasileiras. Além disso, está presente também a preocupação do governo brasileiro em acompanhar esta extração e dar atendimento aos responsáveis pelo governo britânico aos referidos cortes.

A partir daí, Carlos Grace passa a ser o principal negociador e preparador das madeiras de construção para os navios britânicos virem buscar. Todo vendedor tinha que passar por Carlos Grace para conseguir ter suas madeiras encaminhadas aos navios ingleses, que seriam enviados para a compra. Para isso, Carlos acumulou considerável riqueza e posses nas três vilas e se especializou no fornecimento de madeiras para os seus compatriotas.

Até mesmo alguns meses antes deste anúncio da liberação da Brown Watson e Companhia, o capitão de São Sebastião relata que “*existem 3 ingleses em Ubatuba comprando e cortando madeiras de construção de 20 a*

⁶⁹ Ofício de 15 de dezembro de 1814.

60 palmos de comprido e 13 a 20 polegadas de face, em Caraguatatuba⁷⁰ serram madeiras para construir 2 embarcações de 70 a 80 palmos de quilha, na Praia Vermelha tem madeiras para carregarem 3 ou 4 navios⁷¹.

Carlos Grace passou a ser o responsável por procurar as regiões com presença de madeiras de ótimas qualidades para a construção naval, fazer os tratos com os proprietários dessas matas e fazendas onde elas se encontravam, firmando acordos de exploração do recurso vegetal por um ano ou mais, tornando-se também o responsável por contratar os “patrões de derrubadas”, falquejadores, serradores e também canoeiros, para fazer o transporte dos paus até o local de embarque. Sua responsabilidade se estendia ao longo de várias léguas das matas do litoral norte paulista⁷², por diversas vezes nos surpreendeu tal conhecimento do dito inglês sobre cada árvore, ou localidade dos tipos de madeiras que estavam presente em cada localidade, ou bairro das Vilas.

Podemos perceber, através do ofício de Miguel de Oliveira Pinto, Intendente da Marinha de Santos, a real capacidade do tal agente inglês:

“...enquanto a sua aptidão como construtor e na qualidade que foi enviado pelo governo britânico a São Sebastião tanto pelo seu grande conhecimento de madeiras de construção, como por ser um dos primeiros construtores da Inglaterra.”⁷³

O governo brasileiro, que se utilizava somente do capitão da Vila de São Sebastião para executar ordens de exame do embarque das madeiras ao longo

⁷⁰ Considerada na época como a 4ª companhia de ordenança da Vila de São Sebastião, iniciando no rio Juqueriquerê até o rio Tabatinga, compreendendo 5 léguas.

⁷¹ Ofício de 23 de outubro de 1814.

⁷² Encontramos também como ajudantes de Carlos Grace, o inglês Roberto Barker e João Smith, considerados como seus caixeiros.

⁷³ Datado de 29 de julho de 1820, endereçado ao cap. mor de São Sebastião.

de todo o litoral norte paulista, melhora o seu processo de averiguação e resguardo dos direitos do Príncipe Regente, nomeando como inspetor dos cortes, o capitão tenente da armada Real José Caetano Filgueiras Negrão. Ele passa a ser o principal representante desses interesses no acompanhamento da escolha das árvores que seriam derrubadas, porque, de acordo com o Tratado de Aliança firmado em 22 de janeiro de 1815, os ingleses sofrem restrições no corte de madeiras. A partir daquele momento, eles não poderiam aproveitar-se das madeiras de construções. Assim, a principal atenção do capitão tenente seria resguardar essas madeiras para o interesse Real⁷⁴ e tentar reconhecer se as árvores derrubadas eram anteriores ou não ao segundo Tratado.

Surgem sérias dificuldades nas obrigações de José Caetano porque, mesmo entendendo das qualidades das madeiras e sempre acompanhado de um carpinteiro que lhe prestava assessoria, ele dependia diretamente da boa vontade e disposição de Carlos Grace para lhe indicar os locais nos quais seriam ou estavam acontecendo as derrubadas. Podemos ter um exemplo disso quando José conta ao governador que escreveu ao Archibal Brown reclamando a presença de algum agente britânico para conseguir executar as vistorias em abril de 1816:

“Carlos Grace é o único q tem conhecimento de tudo, dos Mattos onde estão localizados os paus, mas se os navios demorarem ou se ele adoecer, ou se chegarem outros navios cujo carregamento também querará presidir, ficará eterna a minha comissão. Pois retirando-se Brown fica Grace e um Roberto de tal que faz os pagamentos. Brown ainda disse q esperava mais um

⁷⁴ Caso a madeira fosse cortada após o Tratado de 1815, ele tomava para o interesse Real e encaminhava a presença de madeiras reservadas cortadas para o conhecimento do governador de São Paulo que selaria o destino delas.

navio e ão poderia dispensar Grace por mais de 8 dias, somente depois que terminar o embarque de três naos.”⁷⁵

O capitão tenente da Armada Real ficava praticamente de mãos atados em diversos momentos em que Carlos Grace recusou-se a se deslocar até determinada região que ele pretendia investigar as madeiras derrubadas, também teve muitas outras preocupações pelo caminho, como o fato dos paus distarem 1, 2 ou 3 milhas uns dos outros, em locais de difícil acesso, seja por terra, dentre matos fechados ou encostas próximas ao mar muito complicadas de se aproximar com embarcação ou canoas.

José Caetano aparece em determinados relatórios dizendo estar totalmente desorientado em suas obrigações de investigar e acompanhar as madeiras que estavam sendo extraída, por não conhecer totalmente o território do litoral norte paulista e também por não saber onde se localizavam as árvores escolhidas para o corte. Bem diferente do inglês Carlos Grace, que se deslocava com muita facilidade pelo território das vilas de São Sebastião, Vila Bela da Princesa e Ubatuba, estabelecendo tratos com os donos das terras onde estavam presentes as árvores, alugando os serviços de falquejadores, feitores, serradores, canoeiros, dentre outros mais.

Outra questão que nos chamou muito a atenção foi o fato de que, para se marcarem os paus que ele reservaria ao Corte Real, eram facilmente retiráveis com machado por serem feitos de arruela ou carimbo de ferro, feito diretamente ao tronco, residindo aí a preocupação e a conclusão a que chegou o capitão tenente da Armada Real, José Caetano Filgueiras Negrão: que não

⁷⁵ Apesar de não conseguirmos encontrar informações mais precisas sobre o papel de Archibal Brown na Companhia, encontramos muitas referências de que ele era o mais importante agente dos negócios, concluímos, portanto, pela análise geral que temos sobre os ofícios, que ele possa ter sido um dos sócios do grupo interessado nas madeiras.

poderia deixar de estar presente no momento do embarque, para averiguar a madeira com maior clareza. Seria necessário, portanto, estar sempre atento aos progressos das explorações e derrubadas que os ingleses estavam proporcionando, isso significaria virar praticamente a sombra do inglês Carlos Grace, investigando cada movimento seu e, como verificamos em seus relatos, duvidar de cada afirmação de Carlos Grace.

José Caetano Filgueiras Negrão, estando na região, não tardou também a perceber as complicações que havia na falta de ferreiros que conseguiam fazer os carimbos que ele tanto necessitava para marcar as madeiras, que, de acordo com suas próprias palavras *“só tem ferreiros com o jeito grosseiro para baterem ferro de uma enxada ou foice mau feito”*, acreditando que a única saída seria que *“nesta circunstância as marcas podem ser feitas com formão, ou arroela”*⁷⁶. Ele também estimava que a inexistência de matas ou reservas Reais para o uso da Marinha portuguesa proporcionava às melhores matas e árvores ficarem nas mãos de particulares, parte dadas por sesmarias e outras compradas junto aos primeiros possuidores. Realmente, suas conclusões aqui têm fundamentos: a facilidade que Carlos Grace tinha de aproximar-se dos donos das terras e estabelecer os tratos para a derrubada derivava da posse livre e irrestrita dos proprietários sobre as árvores que se encontravam em seus terrenos, já que antes de se iniciar esse extrativismo desenfreado visando o comércio com os ingleses, o governo de São Paulo não estabelecera nenhuma obrigação de se cuidarem das árvores de alto valor comercial ou até mesmo reservarem para o corte Real, visando o desenvolvimento, talvez, de um

⁷⁶ Conforme afirma no ofício de 19 de abril de 1816.

estaleiro local ou, até mesmo, enviar ao Rio de Janeiro ou a Santos para compor o Arsenal da Marinha.

Nas tentativas de José Caetano Filgueiras Negrão de não deixar passar nenhum pau de construção cortado após o 2º Tratado, ele faz verdadeiras peregrinações ao longo do litoral norte paulista, até os diversos locais de onde aconteciam as derrubadas para examinar as madeiras. Chegando até lá, ele iniciava a sua diligência, questionando os padrões das derrubadas e até mesmo vizinhos locais, para tentar descobrir quando se procedeu a tal corte e verificando em pessoa as árvores derrubadas, ou marcadas para esse fim.

Houve por diversas vezes requisições, por parte do construtor de embarcações, de madeiras para o arsenal marítimo para ser utilizado principalmente na reparação de barcos no Estaleiro Real da Vila de Santos⁷⁷. Esses pedidos deveriam ser executados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, que, de acordo com os tipos de madeiras que eram pedidas, as marcavam ainda na mata, para posterior extração, enquanto tratava com os falquejadores, serradores e com os próprios donos das terras nas quais as madeiras estavam presentes, ou até mesmo utilizou-se de madeiras apreendidas dos ingleses que foram cortadas após o 11 de agosto de 1815.

Dessa forma, Filgueiras Negrão produziu diversas listas de madeiras que eram cortadas antes e depois do Tratado da Convenção de Viena, de janeiro de 1815, ou melhor, após a publicação deste Tratado, que acabou acontecendo em 11 de agosto do mesmo ano⁷⁸. É neste momento que

⁷⁷ Encontramos diversos ofícios na divisão: C00252 do AESP: Militares de Santos – Chefe de Divisão – Intendente da Marinha (1731-1822), nos quais percebemos que muitas madeiras solicitadas por Santos vinham de Cubatão, Paranaguá e Iguape, e que também, nessas Vilas havia matas reservadas ao corte Real, o que não havia nem uma só braça no litoral norte paulista.

⁷⁸ Esta diferença de datas: O dia da consolidação do Tratado e o dia da publicação, também foi fruto de dúvidas para Filgueira Negrão. Ele chega a redigir um ofício datado de 29 de janeiro de 1816, pedindo

tomamos a proporção dos tratos feitos entre Carlos Grace e os proprietários dos terrenos e os derrubadores das madeiras (ver tabela 7).

Tabela 7- Tratos feitos por Carlos Grace até o ano de 1815 em Ubatuba

Quem corta¹	Para quem	Onde	Proprietário do terreno	Custo do trato para exploração dos terrenos	Quando foi relatado pelo cap. tenente	Paus derrubados	Total de paus extraídos
José Pereira da Silva	Carlos Grace	Ilha do Mar Virado	Terras devolutas		27/10/1815	47	50
		Praia Brava	Luis de Farias		27/10/1815	3	
José Baptista dos Santos	Cap. mor João José da Silva Costa	Maranduba	Terras devolutas		27/10/1815	54	350
		Pulso	Joaquim Correa de Mesquita	Pagar por cada pau o mesmo valor que os dos ingleses/por cada ano	27/10/1815	54	
		Lagoinha				242	
Sebastião Alves	Carlos Grace	Lagoinha	Terras devolutas		28/10/1815	16	317
		Rio das Ostras	Francisco Manoel do Prado	25\$600 e 6\$400 por cada falquejador/por cada ano		250	
						51	
		Pereque mirim	Francisco Fernandes Ornelles	19\$200/por cada ano			
José de Lima	Carlos Grace	Enseada	Antonio da Rocha	64\$000/por cada ano	28/10/1815	405	452
			Maria Custodia			47	
Manoel Antonio	Carlos Grace	Rio das Ostras	Francisco Manoel do	Dito	08/1814	200	200

esclarecimentos se ele tinha que tomar como referência a 1ª ou a 2ª data. Problema esse resolvido, resolvendo adotar a 2ª data, o dia da publicação: 11 de agosto de 1815.

do Prado			Prado				
Manoel Joaquim de Almeida	Cap. Mor João José da Silva Costa	Ilha do Mar Virado	Terras devolutas		08/1815	78	78
Domingos Nunes do Prado	Carlos Grace	Caçandoca	Terras devolutas		07/1815	97	818
		Lagoinha	Terras devolutas			77	
		Rio das Ostras	Francisco Manoel do Prado	Dito	09/1815	250	
		Perequê mirim	Francisco Fernandes de Ornelles	Dito	08/1815	200	
			Joana Tenória do Prado			50	
		Enseada	Antonio da Rocha	Dito	06 e 07/1815	144	
Paulino José dos Santos	Carlos Grace	Ilha do Mar Virado	Terras devolutas		06/1815	51	51
Joaquim Ferreira	Carlos Grace	Caçandoca	Maria de Oliveira		05 e 06/1815	150	200
		Lagoinha	Terras devolutas			50	
Francisco Moreira Rocha	Carlos Grace	Rio das Ostras e Praia Dura		25\$300 p/ ano e 6\$400 por cada falquejador	28/08/1814		

Fontes: Tabela criada através de várias certificações dos padrões dos cortes de madeiras e termos de declarações dos tratos feitos entre os proprietários dos terrenos e os derrubadores das madeiras em Ubatuba.

⁴conhecido como padrão do corte.

Os dados apresentados serão melhores trabalhados em outro capítulo, mas podemos concluir de imediato que Carlos Grace explorava o corte de

madeiras em diferentes localidades ao mesmo tempo, seja em ilhas bem próximas à costa ou bairros bem distantes uns dos outros, também estabelecia trato com diferentes proprietários ao mesmo tempo, e explorava o corte em terras devolutas. Ele empregava também diversos padrões de cortes ao mesmo tempo, procurando em cada vila e bairro pessoas capazes para cortar e transportar as madeiras até os diferentes locais de embarque.

Passamos a conhecer a astúcia do inglês Carlos Grace quando nos deparamos com um ofício de 14 de março de 1817, do então capitão-mor de São Sebastião, Francisco Ignácio Ferreira Nobre, intitulado *“Mapa do nº. das braças de terra de frente, e fundo q’ o Inglês Carlos Grace tem comprado, e arrendado nos Disttrictos das Villas de S. Sebastião, Bella da Princeza, e Ubatuba, por q’ preço, tempo, a quem, de q’ estão povoadas, suas propriedades e moradores, em conformidade das Ordens do Exmo. Snr. Conde de Palma, Governador e Capitão General da Capitania de S. Paulo”* (tabela 8).

Em pouquíssimo tempo, ele consegue acumular todo o necessário para conseguir realizar o extrativismo vegetal sem maiores problemas, acumulando terras, escravos, bois e, nas terras onde não comprava, ele estabelecia trato, normalmente de um ano, para conseguir retirar o máximo possível das madeiras de alto valor comercial que seriam empregadas na construção naval em sua terra natal.

Tabela 8 – Terras pertencentes a Carlos Grace nas três vilas do litoral norte paulista em março de 1817

Local	nº propriedades	Tamanho total (braças²)	Valor (réis)
<i>1. compradas</i>			
Ubatuba	3	2002	934\$000 ¹
São Sebastião	5	679	427\$000
Vila Bela	3	1050	268\$000
Total prop. compradas	11	3731	1:629\$000
<i>2. arrendadas</i>			
Ubatuba	5	2773	139\$000 ²
Total Geral	16	6504	1:768\$000

¹ – Não contabilizamos uma propriedade porque sua escritura ainda não tinha sido lavrada, apresentamos somente a avaliação das outras duas propriedades.

² – Valor total do arrendamento ao ano.

Fonte: Documento encontrado na pasta: Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – C00255, no Arquivo do Estado de São Paulo.

Em todas as propriedades compradas e terras arrendadas, o capitão de São Sebastião relatava existirem madeiras, mas, em algumas, além de madeiras existiam benfeitorias. As terras na Vila de São Sebastião eram ocupadas por Carlos Grace com *“casas de sua moradia, pousada para os seus trabalhadores, loja de fazenda, pasto de gado vacum, estabelecimento de pescaria, ferraria, estaleiros onde se fez huma barca para conduzir as madeiras para bordo dos navios inglezes que aqui tem vindo carregar”*. A sua maior propriedade na ilha (900 braças) tinha roçados de milho e feijão, um rancho de palha, feitor, alguns escravos e alguns trabalhadores⁷⁹. Em Ubatuba uma das suas propriedades (800 braças) possuía um rancho para descanso e agasalho dos seus trabalhadores, e a maior nesta vila (1002 braças) estava sendo

⁷⁹ O capitão-mor acrescenta que esses trabalhadores eram todos utilizados no corte da madeira. Não foram contabilizados.

preparada uma parte do terreno para pasto e já tinha algumas cabeças de gado. Acreditamos que este gado servia para sua alimentação e também era usado na derrubada e transporte das madeiras, já que as mesmas, por serem pesadas demais, eram arrastadas por bois até o local de embarque.

A entrada de Carlos Grace⁸⁰ nesse comércio de extração vegetal representou um processo do aprimoramento da produção, que passou a ser organizada e sistematizada. Este “empreendedor do extrativismo vegetal” acumulou terras, ferramentas, escravos, feitores, animais para as “puxadas”⁸¹ até os locais dos carregamentos de canoas. Contratava trabalhadores para o corte e construía benfeitorias para proteger as madeiras. Assim, pode-se constatar um alto envolvimento com esta atividade comercial e especialização deste inglês em terras estrangeiras.

Carlos Grace ainda aparece em alguns outros momentos na história da Vila de São Sebastião. Em janeiro de 1820 ele arremata a construção da nova ponte sobre o rio Juqueriquerê, em Caraguatatuba, pelo montante de 3:500\$000 réis, saindo até que um tanto elevado, como acreditou o capitão mor João José da Silva Costa⁸². Mas foi acertado a tal preço porque ele tinha toda a madeira cortada necessária para tal obra, ferramentas próprias e os vereadores acreditavam que ele conseguiria realizá-la em pouco tempo. Em junho do mesmo ano, recebeu a planta e deu início à obra, que já começou com discussões, porque ele não seguiu a dita planta que o engenheiro real fez, o que acarretou discussões acaloradas na Câmara Municipal, onde vereadores não acreditam que “a ponte com 10 palmos de largura não terá segurança

⁸⁰ Sempre chamado como “agente da Majestade Britânica”.

⁸¹ “Puxada” era o nome dado ao ato do transporte das madeiras por bois até o local de embarque.

⁸² Em ofício de 20 de janeiro de 1820.

numa ponte com mais de 200 palmos de comprimento de barranco a barranco.”⁸³ Em abril de 1825, Carlos pede licença a Francisco Villela Barbosa, da Secretaria de Estados dos Negócios da Marinha, para conduzir à Corte algumas madeiras de construção cortadas nas suas próprias terras e continuar para o futuro no mesmo tráfico. Foi aceito, mas com a condição que, depois de cortadas, manifesta-se ao Arsenal que deve ter a preferência na compra. Em junho de 1826, ele requereu o lugar de inspetor de cortes das madeiras da província de São Paulo, sendo negado pela Intendência da Marinha; em novembro do mesmo ano, acabou preso junto com João Smith, seu caixeiro, acusados de prestarem auxílios à corsários, terminando por ser considerado inocente na devassa, finalizada já quase na virada do ano para 1827.

A presença de Carlos Grace acarretou muitos descontentamentos aos governantes da região. Por diversas vezes, encontramos reclamações de seu comportamento, descrevendo-o como ganancioso, praticante de usura e por muitas vezes sendo acusado de cortar madeiras que estavam destinadas a serem enviadas à Praça de Santos⁸⁴, o que provocava preocupações ao capitão tenente Filgueira Negrão, por constantes desconfianças de trapagens na contagem das madeiras antes dos embarques. Houve um momento peculiar no qual o capitão-mor necessitou de ferramentas, bois e pessoal para puxar as madeiras que seriam destinadas a Santos, que Carlos se recusou a emprestar dizendo, no entanto, que os alugaria, mas a um preço exorbitante, na opinião do enraivecido capitão.

⁸³ Relatório da Câmara de vereadores de 28 de fevereiro de 1822.

⁸⁴ Tinha-se o costume de marcar as madeiras escolhidas que seriam destinadas a um algum pedido da Intendência da Marinha. Percebemos que haviam pedidos esporádicos vindos principalmente da Praça de Santos.

Por parte do construtor de embarcações, houve, por diversas vezes requisições de madeiras para o arsenal marítimo para serem utilizadas principalmente na reparação de barcos no Estaleiro Real da Vila de Santos⁸⁵. Esses pedidos deveriam ser executados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, que de acordo com os tipos de madeiras que eram pedidas, as marcavam ainda na mata, para posterior extração, enquanto tratava com os falquejadores, serradores e com os próprios donos das terras nas quais as madeiras estavam presentes, ou até mesmo, utilizando-se das madeiras apreendidas dos ingleses que foram cortadas após 11 de agosto de 1815.

2.3 – Os navios

Construímos um banco de dados utilizando informações produzidas através dos relatos dos capitães-mores de São Sebastião, Ubatuba e Vila Bela que indicaram os navios, seus capitães, suas cargas, através dos chamados mapas de embarcações e algumas informações sobre como decorreu o seu carregamento ou possíveis imprevistos. Todos os relatórios eram enviados via capitão da Vila de São Sebastião à São Paulo para manter o governador ciente de cada passo dos envolvidos no corte, compra, venda e embarque.

A presença de navios estrangeiros no litoral norte paulista foi extremamente pequena ao longo dos anos que marcaram o fim do século XVIII e o início do século XIX. Encontramos somente alguns relatos de navios

⁸⁵ Encontramos diversos ofícios na divisão: C00252 do AESP: Militares de Santos – Chefe de Divisão – Intendente da Marinha (1731-1822), nos quais percebemos que muitas madeiras solicitadas por Santos vinham de Cubatão, Paranaguá e Iguape, e que também, nessas Vilas havia matas reservadas ao corte Real, o que não havia nem uma só braça no litoral norte paulista.

estrangeiros que se utilizaram momentaneamente do porto de São Sebastião para fazer aguada e alguns reparos que, para conseguir esses tipos de serviços executados por pessoas comuns da vila, tinham que entrar em contato diretamente com os capitães-mores pedindo permissão para aportarem. Estes também permitiam a averiguação a bordo dos navios para um maior controle de mercadorias e pessoas que por ali passavam ou até mesmo aprisionamento como foi o caso de alguns navios espanhóis.

Dentre os ofícios encaminhados à sede do governo da província de São Paulo encontramos relatos de navios que passavam por São Sebastião para descansar em razão de estarem há dias em viagem sem aportar. As principais rotas de navios, fragatas e bergantins que aportavam em São Sebastião tinham sua origem em navios oriundos dos portos Paranaguá, Montevideu, Buenos Aires e Santos, e se dirigiam ao Rio de Janeiro. Também aportavam em São Sebastião navios que vinham do Rio de Janeiro em direção a Santos.

Percebemos que esses navios, além de levarem produtos agrícolas e artesanais, eram portadores também de uma rede de comunicação entre São Sebastião e esses lugares mais longínquos. Eram informações voltadas aos movimentos e posicionamentos de navios de nações inimigas ou suspeitas que eles encontravam pelo caminho, aportados nestes lugares por onde passavam ou até mesmo nos próprios portos que estabeleciam comércio.

Dentre estas informações encontramos desde posições e comportamento de navios franceses até informações de como está se desenrolando o conflito europeu entre ingleses e franceses. Escolhemos duas sumacas e um bergantim como exemplos destes tipos de informações:

- Sumaca Espanhola informando sobre a situação em Buenos Aires:

*“Chegou a este porto arribada hua Sumaca Espanhola com 16 dias de viagem invocação S. José comhú mastro quebrado vinda de Buinos Ares evai p^a o Rio de Janr^o Me. D. João Valverde e 11 pessoas de equipagem; a sua carga são, dous mil couros, quinhentos quintais de carne quinhentos quintais de far^a. Dá noticia q’ naboca do Rio da Prata andaó dous navios Ingleses, e q’ este tem apanhado hú Bergantim Portugues e oito Barcos Espanhóis vindos todos da Bahia, e que estão promptos em Montevideo para sahirem hua corveta com 18 pessoas hua escuna com 4 e hú Bergantim com 12 todos franceses, e p^a onde vão senão sabe.”*⁸⁶

2) Informações sobre duas sumacas que vinham de Santa Catarina para o Rio de Janeiro:

*“Chegaraó aeste porto arribadas duas sumacas vindas de St^a Chatarina que vaó p^a o R^o de Janr^o com 16 dias de viagem o Mestre da sumaca invocação NSr^a da Lapa he Joaó Barboza e seis pessoas da sua lutação asua carga saó 800 couros e 20 duzias de taboado eo mestre da sumaca invocação N.Sr^a do Livramento he Paulo Gomes Ribeiro com 8 pessoas desua lutação asua carga saó 300 milheiros de peixe miudo. Daó not.^{as} que nodia q’ sahiraó de Sta. Catharina entrara a Fragata Almazona vinda de Monte Video e dis que estavaó 3 bergantins franceses armados emguerra p^a sahirem p^a acosta. He oque se meofereçe dizer a V^a Ex^a.”*⁸⁷

3) Bergantim do Rio de Janeiro que vai para Benguela noticia uma perseguição sofrida por corsários franceses:

“Chegou a este Porto hum Bargantim por Ivocação Nossa Senhora da Piedade vindo aribada do Rio de Janeiro com oito dias de viaje, que vay para Benguela, da qual hé Mestre Antonio Peres de Figueiredo; tras de lquipagem quinze pessoas da sua Lutação, e traz de passageiros Jozé Ricardo da Roza, que vay

⁸⁶ Fonte: Aesp, Lata C00350: Ofícios de São Sebastião (1718-1818). Trata-se de um ofício com data de 21 de Janeiro de 1801. Foi mantida a grafia encontrada na referida fonte.

⁸⁷ Fonte: Aesp, Lata C00350: Ofícios de São Sebastião (1718-1818). Trata-se de um ofício com data de 08 de março de 1801. Foi mantida a grafia encontrada na referida fonte.

para Cap.m Mor de Guilengues; tras mais de passageiros Francisco Antonio p^a Benguela; a sua carga hé Fazenda sua para Negros, 16 pipas de Agoardente e vem concertar o Barco para poder seguir viaje:

*Dá por noticia que na altura de 24 graús fugira de hum Curçario Frances que o preceguira. Hé o que offerece pór na respeitavel prezença de V. Ex^a. A quem Deos Guarde...*⁸⁸

Essas informações tinham por finalidade preparar a região para algum possível enfrentamento direto com esses navios e também para serem repassadas o mais rápido para o governo em São Paulo poder tomar as suas possíveis resoluções cabíveis. Estabelecia-se, portanto, uma rede triangular de comunicação entre mar, porto e a terra.

O porto de São Sebastião, localizado de frente com a ilha (que até 1805 fez parte da Vila Sebastião), tinha o seu maior movimento comercial, na realidade, através da navegação de cabotagem, ou seja, de pequenos barcos e canoas que negociavam os seus excedentes com Santos e Rio de Janeiro. Verificamos que São Sebastião foi responsável por grande número de entrada de navios no ano de 1816 (verificar tabela 9), registrando a segunda posição dentre as Vilas com maior número de barcos que entraram no porto de Santos.

A vila de São Sebastião exportava produtos como: aguardente, açúcar, café, fumo, farinha de mandioca, dentre outros, mas também tinha uma produção considerável de sua olearia produzindo e exportando tijolos, telhas, talhas, panelas, frigideiras, botijas e formas para açúcar e potes. Importavam por terra ou “serra acima”⁸⁹, predominantemente milho, galinhas, gado, toucinho, feijão.

⁸⁸ Fonte: Aesp, Lata C00350: Ofícios de São Sebastião (1718-1818). Trata-se de um ofício com data de 11 de novembro de 1801. Foi mantida a grafia encontrada na referida fonte.

⁸⁹ Como chamavam as regiões das vilas localizadas no planalto ou no Vale do Paraíba.

Tabela 9 – Mapa das embarcações que entraram e saíram do porto de Santos em 1808

Localidade	Entraram	Saíram
Rio de Janeiro	29	13
São Sebastião	25	27
Bahia	15	2
Iguape	6	10
Paranaguá	6	15
Ubatuba	4	0
Rio de S. Francisco	4	0
Montevideu	4	0
Ilha de S. Catarina	3	2
Buenos Aires	2	0
Cabo Verde	2	0
Londres	1	0
Pernambuco	1	1
Laguna	1	0
Lisboa	0	1
Ilha da Madeira	0	1
Caravellas	0	2
Cananéia	0	5
Rio Grande	0	24
Moçambique	0	1
Total	103	104

Fonte: IHGB – Santos. Mapa das embarcações que entraram e saíram do porto de Santos em 1808

Esse comércio com o planalto não era tão fácil de fazer, nem tão constante assim, já que, devido às condições sempre precárias dos caminhos que ligavam as terras da marinha até o planalto, conhecido como picadas, sempre estavam em péssimas condições, o que sempre trazia preocupações às Câmaras das Vilas, tentando arrecadar dinheiro junto aos mais abastados moradores das Vilas para conseguir fazer manutenções no caminho e, também, sempre manter maior vigilância através do destacamento militar que se postava bem ao pé da serra, onde se iniciava ou findava a longa jornada de comerciantes em lombo de mulas, para conseguir realizar seus pequenos negócios, seja diretamente com os consumidores das terras da marinha ou exportando através dos portos de Ubatuba e São Sebastião.

Os navios britânicos destinados ao embarque de madeiras de construção começam a aparecer no litoral norte paulista, sob supervisão do capitão-mor da Vila de São Sebastião em 1810, e estabelecem comércio intensivo até 1818.

Neste período de embarque, encontramos um total de 19 navios (ver gráfico 19). Nos três primeiros anos, somente um navio se apresentou para o embarque, justamente o navio Delfim que, em dezembro de 1810, veio buscar as madeiras que o cônsul Gambier tinha acertado em maio daquele mesmo ano, quando aconteceu o embarque do primeiro lote de madeiras em dezembro de 1810, terminando por carregar ao todo 324 paus de diversos tipos.

Gráfico 19 – Navios britânicos que embarcaram madeiras no litoral norte paulista 1810-1818

Fonte: AESP, Ofícios de São Sebastião (1718-1818) e (1801-1816) – mapas de embarcações.

Analisando a relação de seus navios com suas referidas cargas encontramos uma considerável diferença entre os de maior e o de menor

carregamento de madeiras (ver tabela 10). Havia desde navios responsáveis por pouco mais de 12,3% da carga total de pranchas de madeiras, até navios que levaram mais que uma centena de pranchas.

Tabela 10 – Madeiras embarcadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista 1810-1818

Navios	Quantidade de pranchas	%
Provoiant e Serafim	951	18,3
Delfim 3	640	12,3
Weymouth	534	10,3
Tortores	391	7,5
Daniel Shiets	373	7,2
Delfim 1	324	6,2
Abeona	300	5,8
Fortoise	232	4,5
Cokburn	230	4,4
Delfim 2	226	4,4
Queen	173	3,3
Admiral	165	3,2
Ratcliff	162	3,1
Cormurant	156	3,0
Regulus	146	2,8
Barrik	109	2,1
Barossa	99	1,9
Total	5211	100,0

Obs.: Foi excluído o navio inglês Alberne por não termos dados a respeito de sua carga; Provoiant e Serafim declararam as suas cargas conjuntamente.

O navio Delfim recebeu números crescentes de acordo com às vezes as quais retornou ao litoral norte paulista para embarcar madeiras.

Fonte: Fonte: AESP, Ofícios de São Sebastião (1718-1818) e (1801-1816) – mapas de embarcações.

Ao colocar no plano temporal o carregamento desses navios, percebemos que, ao longo de quase uma década de embarque de madeiras, o ano de 1816 revelou-se o ano de maior movimento nos negócios de alto valor comercial, totalizando somente neste ano, 11 navios que deram entrada e saída carregando pouco mais de 2000 pranchas de madeiras de diversas qualidades e proporções (ver gráfico 20).

Gráfico 20 – Madeiras transportadas no litoral norte paulista 1810-1818

Fonte: AESP, Ofícios de São Sebastião (1718-1818) e (1801-1816) – mapas de embarcações.

Verificamos que todos os navios relacionados ao embarque das madeiras eram de nacionalidade inglesa e se deslocavam até São Sebastião para o comércio exclusivo das madeiras do litoral norte paulista e embarque das referidas. Em nenhum instante, nossas fontes consideraram que esses navios praticavam algum outro tipo de comércio além da compra das madeiras cortadas. Falta-nos, portanto, considerar alguns outros portos com os quais seria possível o estabelecimento de relações comerciais, como por exemplo, Santos e o Rio de Janeiro.

Em busca de respostas de que esses navios entravam no Brasil exclusivamente para ida ao litoral norte paulista, não encontramos dentre os documentos do porto de Santos nenhuma presença de produtos advindos da Inglaterra no mapa de produtos importados pelo porto para o ano de 1816, justamente o ano de maior incidência de presença de navios ingleses no litoral

norte paulista (ver tabela 11). É indiscutível a predominância do valor total dos produtos do Rio de Janeiro dentre os produtos importados, representando 71,9% do total.

Tabela 11 – Valor total dos produtos importados pelo porto de Santos em 1816

Localidade	Quantidade em réis	%
Rio de Janeiro	561:794\$610	71,91
Figueira	39:040\$000	5,00
Porto	38:070\$120	4,87
Pernambuco	36:861\$775	4,72
Lisboa	29:988\$460	3,84
Bahia	29:678\$020	3,80
Iguape	14:629\$600	1,87
Buenos Aires	12:401\$000	1,59
Rio de São Francisco	6:335\$000	0,81
São Sebastião	3:445\$200	0,44
Paranaguá	3:292\$600	0,42
Ubatuba	2:299\$000	0,29
Cotinguiba	1:563\$250	0,20
Santa Catarina	680\$000	0,09
Rio Grande	584\$400	0,07
Vila Bela	454\$800	0,06
Parati	125\$000	0,01
Total	781:242\$835	100,00

Fonte: IHGB – Santos. Valor total dos produtos importados pelo porto de Santos em 1816.

Mas virando para o norte, percebemos que provavelmente os navios que buscavam madeiras de alto valor comercial no litoral norte paulista eram os mesmos que despejavam um grande fluxo de mercadorias no Rio de Janeiro. As considerações de Manchester (1973) nos ajudam a compreender o fluxo comercial realizado na época, entre a Inglaterra e o Brasil, e mais especificamente, do porto do Rio de Janeiro:

“Por volta de 1816, a Inglaterra exportava para o Brasil um fluxo estável de mercadorias, a metade do qual apenas para o Rio. O estudo dos artigos incluídos nessa corrente esclarecem o

curioso aspecto da vida dos coloniais brasileiros, com uma corte européia em seu meio. Roupas finas e grandes, particularmente azuis ou pretas, vendiam-se rapidamente. Havia demanda constante de chapéus de pano, botas e sapatos; cerâmica e vidro; cerveja preta engarrafada, queijo “chesire”, e manteiga; espelhos, meias de seda e de algodão, e vestidos da moda para mulheres. Presuntos, línguas e porco; óleo, vinho e aguardente; mercadorias de algodão de todos os tipos, linhos, e lãs comuns conseguiam altos preços. Embora os ferreiros preferissem o ferro sueco, havia bom mercado para os artigos de ferro e aço. O sal, algumas ferramentas, os vidros e alguma mercadorias folheadas a ouro ou prata vendiam-se logo. Latas, fósforos, bronze, chumbo, explosivos, pólvora e drogas vendiam bem.

Em troca desses artigos embarcados para o Brasil, os comerciantes britânicos traziam de volta à Inglaterra, do Rio de Janeiro, ouro, diamantes, e pedras preciosas; açúcar, algodão bruto, couros e tabaco; aguardente, cera, anil, e **algumas madeiras muito caras.**

(...) Uma comparação das exportações britânicas para vários mercados estrangeiros demonstra a importância do comércio brasileiro para a Inglaterra. Em 1812, a América portuguesa recebia vinte e cinco por cento a mais de mercadorias inglesas do que toda a Ásia, metade do que recebiam os Estados Unidos e as Índias Ocidentais Britânicas, e mais de quatro- quintos do total enviado para a América do Sul.

(...) O fato de que o principal interesse dos ingleses no comércio brasileiro sempre foi vender mais do que comprar, ficou demonstrado nesse período inicial (...) Estes números colocaram o Brasil muito abaixo na escala dos fornecedores estrangeiros da Inglaterra, e deixaram uma grande balança comercial favorável à Grã-Bretanha. Assim, logo depois da abertura dos portos da América portuguesa ao comércio estrangeiro, formou-se uma característica permanente das relações comerciais anglo-brasileiras. O Brasil foi daí em diante um importante mercado para as manufaturas inglesas, mas uma fonte secundária para a importação britânica.⁹⁰

Percebemos claramente nas palavras de Manchester que o Brasil tem o porto do Rio de Janeiro como uma principal porta de entrada dos produtos britânicos, onde a balança é claramente favorável aos britânicos. Percebemos também que os navios britânicos, ao retornarem à Inglaterra, não voltavam vazios, mas retornavam com uma composição básica de suas cargas

⁹⁰ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973, pp.94-96. Griffio nosso.

baseadas em riquezas minerais, alguns produtos agrícolas e madeiras. Acreditamos que as madeiras de alto valor do litoral norte paulista participavam dessa rede comercial, fazendo parte da composição de carga de retorno desses navios ingleses, que não retomavam à sua rota de regresso abarrotados de pranchas de madeiras de alto valor comercial.

Corcino Medeiros dos Santos (1993) também analisou, em sua pesquisa sobre o porto do Rio de Janeiro, como se comportaram os preços com o impacto das grandes quantidades de mercadorias inglesas após a abertura dos portos:

“Depois de 1808, com a abertura dos portos às nações amigas, o mercado brasileiro, a partir do porto do Rio de Janeiro, foi abarrotado de mercadorias inglesas. A oferta excedeu à procura em grau duplicado, e o excedente originou leilões, onde as mercadorias eram vendidas a preços reduzidos, sem precedentes. À medida que as mercadorias inglesas barateavam, as do Brasil aumentavam de valor, e a procura tornou-se tão grande, devido ao enorme número de navios aguardando as cargas, que um ano depois da chegada do Príncipe Regente o valor de cada artigo duplicara.”⁹¹

2.4 – Os proprietários e os envolvidos

A exploração das madeiras no litoral norte paulista se baseava em um número restrito de pessoas, totalizando nove diferentes proprietários, quando analisamos somente os mapas dos navios que partiam carregados de madeiras do litoral norte paulista. Oito eram brasileiros oriundos da própria região e somente um era estrangeiro, justamente o intermediário nos cortes, Carlos Grace.

⁹¹ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, pp.136.

As informações mais concretas em relação a origem do inglês Carlos Grace são dadas por Miguel de Oliveira Pinto, Intendente da Marinha de Santos, que considera em ofício que Grace era um profundo conhecedor de madeiras e o considerava como, na hierarquia da época, um dos principais construtores da Inglaterra⁹². As listas nominativas para o ano de 1816 o colocam como natural de Londres, contratante das madeiras encarregado pelo rei da Grã-Bretanha, com 30 anos de idade, solteiro, branco, morando no bairro de Caraguatatuba e, tendo juntamente em seu fogo morando com ele, seu caixeiro chamado José Antônio Ferreira, natural do Porto, com 22 anos de idade, branco.

Acreditamos que o aparecimento dele esteja ligado à empresa Brown Watson Companhia, que era a encarregada pelo governo britânico da direção dos cortes e remessa das madeiras de construção do litoral norte paulista para a Inglaterra.

As características dos outros proprietários e vendedores de madeiras brasileiros eram praticamente comuns entre eles: proprietários de engenhos, chefes de capitanias de ordenanças e participantes ativos da vida política nas Câmaras das Vilas.

O mais importante dentre esses proprietários brasileiros era o capitão-mor da Vila de São Sebastião chamado João José da Silva Costa, com 50 anos de idade, branco, senhor de engenho, produtor de açúcar e aguardente e detentor, na época auge do corte de madeiras, de 143 escravos⁹³. Perante os outros escravistas do litoral norte, essa posse era muito elevada, já que a posse média dentre os proprietários de escravos era de 6 a 7 cativos.

⁹² Fonte: AESP – Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1813-1822). Ofício datado de 29 de julho de 1820, endereçado ao cap. mor de São Sebastião.

⁹³ Fonte: AESP, Listas nominativas para o ano de 1816 da vila de São Sebastião.

Carlos Grace deteve sozinho quase 60% do fornecimento direto das madeiras vendidas, ou seja, cortadas, falquejadas, transportadas por sua empreitada, sem levar em conta que todas as madeiras encaminhadas aos navios ingleses tinham que ser vendidas a ele (ver tabela 12 e 13). Ele também foi o vendedor responsável por comercializar a maior variedade de qualidade de madeira do litoral norte paulista. Dos 48 tipos de madeiras diferentes registradas, ele sozinho conseguiu oferecer 44 delas aos seus compatriotas, mostrando-se assim um profundo conhecedor das variedades de madeiras presentes na Mata Atlântica brasileira.

Tabela 12 – Quantidades de madeiras vendidas por cada proprietário no litoral norte paulista (1810-1818)

Proprietário	Quantidade ¹			Total	
	Prancha	Ponta	Galho	Q	%
Carlos Grace	1778	161	37	1976	58,6
João José da Silva Costa	858	66	---	924	27,4
João Corrêa Marzagão	178	7	---	185	5,5
Francisco Ribeiro Escobar	137	---	---	137	4,1
José Ferreira	60	---	---	60	1,8
Manuel da Silva Salinas	57	---	---	57	1,7
Joaquim de Santanna	24	---	---	24	0,7
Gabriel José Soares	9	---	---	9	0,3
Total	3101	234	37	3372	100,0

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819).

¹ Só foram calculados as madeiras dos navios que declararam quais os proprietários que venderam as suas madeiras carregadas por eles, por isso, das 5211 pranchas enviadas à Inglaterra, somente 3101 foram declaradas seus reais donos nos mapas de embarcações.

Tabela 13 – Incidência de proprietários nos tipos de madeiras vendidas aos ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Proprietário	Prancha		Ponta		Galho	
	Q	%	Q	%	Q	%
Carlos Grace	1778	57,3	161	68,8	37	100,0
João José da Silva Costa	858	27,7	66	28,2	---	---
João Corrêa Marzagão	178	5,7	7	2,3	---	---
Francisco Ribeiro Escobar	137	4,4	---	---	---	---
José Ferreira	60	1,9	---	---	---	---

Manuel da Silva Salinas	57	1,8	---	---	---	---
Joaquim de Santanna	24	0,8	---	---	---	---
Gabriel José Soares	9	0,3	---	---	---	---
Total	3101	100,0	234	100,0	37	100,0

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

Os outros proprietários apresentaram em seus montantes gerais uma variedade na qualidade das madeiras bem menor do que esse inglês. Talvez a explicação para essa ocorrência esteja no grau de envolvimento dos outros proprietários no negócio das madeiras, já que a maior parte deles simplesmente procurava eliminar as madeiras de alto valor comercial que estavam presentes em suas terras ou arredores, nada mais. Exceto o capitão-mor João José da Silva Costa que, de acordo com o relatório do capitão tenente da armada Real José Caetano Filgueiras Negrão, apesar de ser o capitão-mor da Vila de São Sebastião, também cortou madeiras na Vila de Ubatuba, bem próximo à divisa entre as Vilas e também na Ilha do Mar Virado, em terras de terceiros e terras realengas.

Juntos, o capitão-mor de São Sebastião e o inglês Carlos Grace, foram os responsáveis por mais de 80% do total de madeiras extraídas e encaminhadas à Inglaterra.

A partir das listas nominativas para o ano de 1816, conseguimos informações mais precisas sobre os proprietários no ano de maior incidência da venda das madeiras: João Corrêa Marzagão, o terceiro maior cortador de madeiras, tinha 37 anos de idade, branco, produtor de aguardente e feijão e era proprietário de 12 escravos. Francisco Ribeiro Escobar, morador de São Sebastião, tinha 61 anos de idade, branco, proprietário de 27 escravos e senhor de engenho de açúcar, aguardente e plantava farinha, feijão e arroz.

Manuel da Silva Salinas, tinha 45 anos de idade, branco, proprietário de 30 escravos e senhor de engenho de açúcar e aguardente.⁹⁴ Quando expostos à situação sócio-econômica dos cortadores e vendedores de madeiras, fica claro que se trata de pessoas que entravam no rol dos maiores proprietários de escravos de São Sebastião e também ativos na economia da vila por serem senhores de engenhos e aguardente.

Para conhecermos os outros personagens envolvidos no processo do corte e também os proprietários das terras de onde eram retiradas as madeiras, utilizamos uma relação feita pelo inspetor dos cortes, o capitão tenente da armada Real José Caetano Filgueiras Negrão⁹⁵. Esta relação abrange o corte de 1810 até agosto de 1816, informando as qualidades de madeiras que foram extraídas, por quem, onde e quanto. Esta relação abrange uma boa porcentagem das que já tinham sido retiradas e preparadas para a venda, através de quais terras e por quais mãos⁹⁶.

Uma das primeiras conclusões a que chegamos seria a confirmação de que todas as madeiras, depois de cortadas e puxadas até o local de embarque, passavam às mãos de Carlos Grace. Mas o inglês também participava do processo arrendando terras para explorar as madeiras que lá existiam e chegava a invadir terras desocupadas, consideradas “matas realengas”, ou

⁹⁴ Fonte: AESP, lista nominativa da vila São Sebastião para o ano de 1816.

⁹⁵ Responsável por fiscalizar o corte da madeira. Ele produziu um relatório sobre as madeiras cortadas antes de depois de agosto de 1816, que será utilizada por nós para compreendermos as regiões e bairros das vilas de onde saíram as maiores quantidades de madeiras. Verificar-se-á que os números de madeiras do total dos mapas dos embarques nos navios não condizem com o total de madeiras encontradas cortadas de acordo com a sua relação de agosto de 1816. Acreditamos que isso seja fruto da complexidade do trabalho do capitão tenente da Armada Real, que tinha que estar presente no momento do embarque e também relatar as madeiras que já haviam sido cortadas e aonde.

⁹⁶ Através dos mapas de navios consegue-se contabilizar um total de 5211 madeiras e a relação feita para agosto de 1816 contabilizou-se 3069. Utilizamos aqui a relação de 1816 porque ela consegue nos fornecer dados diferenciados e circunstanciados das pessoas que estiveram envolvidas diretamente na extração, portanto, de grande serventia.

seja, terras que apesar de não ter ocupantes ou donos, pertenciam ao governo Real.

Separamos em grupos a origem das madeiras: *terras arrendadas*, *madeiras vendidas*, em *matas realengas* e em *terras próprias* e chegamos a dados que comprovam que o número das madeiras extraídas diretamente por Carlos Grace (1345) era menor que as compradas de outras pessoas que também cortavam (1724) (ver tabelas 14 e 15).

Tabela 14- Incidência das Vilas nas diferentes formas que Carlos Grace adquiriu as madeiras no litoral norte paulista (1810-1816)

	São Sebastião		Ubatuba		Vila Bela		Total	
	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%
Terras arrend.	---	---	806	100,0	---	---	806	100,0
Vendidas a ele	1304	75,6	371	21,5	49	2,8	1724	100,0
Matas realengas	---	---	215	100,0	---	---	215	100,0
Terras próprias	153	47,2	107	33,0	64	19,7	324	100,0

Fonte:AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

Tabela 15- Incidência das diferentes formas nas Vilas que Carlos Grace adquiriu as madeiras no litoral norte paulista (1810-1816)

	São Sebastião		Ubatuba		Vila Bela	
	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%
Terras arrend.	---	---	806	53,8	---	---
Vendidos	1304	89,5	371	24,8	49	43,4
Matas realengas	---	---	215	14,3	---	---
Terras próprias	153	10,5	107	7,1	64	56,6
Total	1457	100,0	1499	100,0	113	100,0

Fonte:AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

As madeiras provenientes de terras arrendadas por Carlos Grace eram todas de Ubatuba e foram arrendadas de Antonio da Rocha, Francisco Fernandes Ornella, Francisco Ribeiro Callado e Maria de Oliveira. Essas pessoas⁹⁷ eram pequenos lavradores de farinha e café, e somente Francisco Callado e Maria de Oliveira possuíam escravos.

A entrada do inglês em terras sem proprietários, portanto, em matas realengas, só aconteceu em Ubatuba, e a maior parte das madeiras provenientes de suas próprias terras vieram da Vila de São Sebastião. Mas, analisando as madeiras oferecidas pela vila de São Sebastião, percebemos que a quantidade de madeiras vendidas a Carlos Grace chega quase a 90%, do montante geral da vila.

Os proprietários que cortaram as madeiras com seus próprios meios, assim como já considerado anteriormente, eram todos proprietários de escravos, o que facilitava demais, já que somente teriam que organizar a mão-de-obra, deslocando-a momentaneamente dos seus afazeres relacionados a produção de açúcar, aguardente e de pequenos roçados, para a derrubada das árvores.

As relações também apresentam informações sobre quem eram os patrões da derrubada, ou seja, de pessoas responsáveis pelo controle do corte, espécie de feitores (ver tabela 16). Encontramos um total de 9 patrões de derrubada contratados por Carlos Grace. Oito eram residentes na vila de Ubatuba e somente um era da vila de São Sebastião (Antônio José). A ilha da Vila Bela não contava com nenhum patrão de corte.

⁹⁷ De acordo as listas nominativas de Ubatuba para o ano de 1816 – AESP.

Esses padrões de derrubada eram utilizados no corte de madeiras em terras que eram arrendadas e também em matas realengas que, como veremos mais adiante, poderiam fazer parte até de ilhas na vila de Ubatuba.

Tabela 16 - Quantidade de paus derrubados pelos padrões de derrubadas no litoral norte paulista (1810-1816)

Patrão da derrubada	Quantidade	%
Domingos Nunes	496	32,2
José de Lima	257	16,7
Joaquim Ferreira Lobo	239	15,5
Sebastião Alves	160	10,4
João Baptista	119	7,7
Manoel Joaquim	92	6,0
José Pereira da Silva	72	4,7
Paulino José dos Santos	66	4,3
Antônio José	41	2,7
Total	1542	100,0

Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

Analisando a situação sócio-econômica através das listas nominativas de 1816, encontramos esses padrões de derrubada como lavradores de farinha e pescadores, a maioria sem nenhum escravo, e eram quase todos pretos, que poderiam ter sido forros ou filhos de livres. Acreditamos que esses brancos e pretos pobres tinham o papel de, não só controlar escravos que eram utilizados no corte, mas também mão-de-obra diretamente ligada ao ato de derrubar e falquejar as árvores no litoral norte paulista.

2.5 – Os terrenos

A partir do relatório do inspetor dos cortes, o capitão tenente da armada Real José Caetano Filgueiras Negrão, conseguimos separar as madeiras que

foram extraídas de acordo com a origem das vilas. Temos por resultado que a vila de Ubatuba e a de São Sebastião tinham uma produção muito parecida, apesar das diferentes nuances a respeito de quais terras eram retiradas (ver tabela 17). Vila Bela contribuía com muito poucas árvores, e acreditamos que isto se devia ao fato das dificuldades que a ilha apresentava para a extração das árvores, com seu relevo íngreme, poucos rios navegáveis e dificuldade na aproximação de barcos, canoas e transporte de bois para a puxada.

Tabela 17 - Quantidades das madeiras extraídas por Vila no litoral norte paulista (1810-1816)

Vila	Quantidade de pranchas	%
Ubatuba	1499	48,8
São Sebastião	1457	47,5
Vila Bela	113	3,7
Total	3069	100,0

Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

As madeiras eram extraídas das mais diversas regiões do litoral norte paulista, distando entre elas mais de 100 quilômetros de uma região à outra.

Na vila de Ubatuba o corte era feito nos bairros da Enseada, Ilha do Mar Virado, Lagoinha, Pontal (ao lado da Lagoinha), Praia Brava, Perequê-mirim, Rio das Ostras, Caçandoca, Praia do Pulso e Ponta do Cedro (ver tabela 18). Verificamos que a extração na Vila de Ubatuba se realizava em bairros predominantemente caiçaras que ficavam mais ao sul da Vila, onde havia grande número de rios que terminavam por favorecer certa logística no processo de puxada até os locais de transporte⁹⁸.

⁹⁸ As informações a respeito das localidades onde se extraíram as madeiras também é retirado a partir da relação feita pelo inspetor dos cortes, o capitão tenente da armada Real José Caetano Filgueiras Negrão.

Os rios facilitavam uma maior penetração terra adentro, já que, por ser uma paisagem com alta presença de mata fechada, era extremamente difícil cortar, aparar, fazer a puxada com bois atrelados a correntes e ferros dentro de terrenos acidentados, por vezes encharcados, dentre outras dificuldades mais.

Tabela 18 - Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de Ubatuba (1810-1816)

Localidade	Quantidades de pranchas	%
Enseada	418	27,9
Perequê-mirim	327	21,8
Ilha do Mar Virado	182	12,1
Rio das ostras	158	10,5
Lagoinha	155	10,3
Caçandoca	94	6,3
Pontal	51	3,4
Matas de Carlos Grace	39	2,6
Praia do Pulso	34	2,3
Ponta do Cedro	22	1,5
Praia Brava	19	1,3
Total	1499	100,0

Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

Podemos verificar também que até ilhas do litoral norte paulista faziam parte das regiões de fornecimento de madeiras de ótimas qualidades à construção naval.

Na Vila de São Sebastião, a extração se realizou nos seguintes bairros Juqueriquerê, Caraguatatuba, Martim de Sá, Massaguaçu, Guaecá, Enseada, Pitangueiras, Barequeçaba e Sahy (ver tabela 19).

O corte se realizou predominantemente nas áreas localizadas ao norte da Vila, onde atualmente se localiza o município de Caraguatatuba, e

principalmente no rio Juqueriquerê, que marca a divisa atual dos dois municípios. Essa região contava com um longo recuo entre o mar e a Serra, deixando uma planície que, em quilômetros, era a maior em todo o litoral norte paulista. Havia também a presença de certos rios que foram essenciais para a exploração das madeiras de alto valor comercial empregadas na construção naval, favorecendo também não só a penetração no interior dos terrenos, mas também facilitando o transporte rio abaixo em direção ao mar.

Tabela 19- Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de São Sebastião (1810-1816)

Localidade	Quantidade de pranchas	%
Juqueriquerê	559	38,4
Caraguatatuba	238	16,3
Guaecá	184	12,6
Terras de Carlos Grace	153	10,5
Massaguaçu	112	7,7
Martim de Sá	99	6,8
Sahy	84	5,8
Enseada	15	1,0
Pitangueiras	7	0,5
Barequeçaba	6	0,4
Total	1457	100,0

Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

Nesta região, a principal localidade responsável por fornecer a maior parte das madeiras foi a região do rio Juqueriquerê, extenso, caudaloso, caracterizado como um rio que facilita bastante a locomoção de barcos e canoas, por sua largura. A exploração da madeira nesta região chegou a tal ponto, que havia reclamações da Câmara da Vila dizendo que, para construir uma ponte nova, o ferreiro João da Costa Valle estava cobrando uma quantia exorbitante:

“...não deixamos de achar huma exorbitante quantia; porém Ex.mo. Sr., somos de intera duvida que por pouco menos se poderá fazer em Razaõ do que pasamos a expor. As madeiras competentes para sepor no lugar da obra he necessário conduzilas de huma distancia concederavel, por portos bem pouco transitáveis, em Razão dos Mattos próximos estarem limpos totalmente de madeiras de lei, depois da construcção dos ingleses. Os falquejadores de madeiras que athe aqui se contentavaõ com duzentos e quarenta reis de jornal, por dia, agora querem a trezentos e vinte reis, ...como tousinho, feijão, farinha, e carne seca, tudo se tem posto em hum preço exorbitante.”⁹⁹

A construção de uma nova ponte que proporcionaria o principal acesso ao norte da Vila de São Sebastião era essencial para a locomoção de tropeiros de serra acima e também dos destacamentos que se posicionavam, um na própria ponte do rio Juqueriquerê com 3 soldados e, o outro, no registro do bairro Caraguatatuba, com 3 soldados também.

A ilha de frente à Vila de São Sebastião, independente a partir de 1805, chamada Vila Bela, também forneceu certa proporção de madeiras aos ingleses nos bairros do Perequê e da Figueira (ver tabela 20). No bairro da Figueira ficava uma propriedade adquirida por Carlos Grace e as madeiras do Perequê foram vendidas a Carlos Grace por José Ferreira Coelho e Antonio Francisco de Almeida.

Tabela 20 - Quantidades das madeiras extraídas em cada localidade de Vila Bela (1810-1816)

Localidade	Quantidade de pranchas	%
Figueira	64	56,6
Perequê	49	43,4
Total	113	100,0

Fonte: AESP – Ofícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

⁹⁹ Fonte: AESP: Câmara Municipal São Sebastião (1721-1822). Ofício dos vereadores ao governador de São Paulo datado 13 de janeiro de 1820.

Comparando a produção extrativista da madeira de alto valor comercial no litoral norte paulista como um todo, concluímos que acontecia de forma muito variável, porque a presença das madeiras de alto valor comercial era o que importava, não se levando em consideração a distância que poderiam apresentar uma das outras, mas o terreno de que elas fazia parte. Por isso, se envolveram bastantes pessoas em contratos de arrendamento, serviços, padrões de derrubada, etc, mas as pessoas que encabeçavam esta empreitada eram poucas, buscando estas madeiras em uma região muito complicada, onde havia uma faixa litorânea extensa, e ao mesmo tempo, poucos quilômetros entre a Serra e o Mar (ver tabela 21).

Tabela 21 – Porcentagem das madeiras extraídas em cada localidade do litoral norte paulista (1810-1816)

LOCALIDADE/Bairros	Número de pranchas	%
UBATUBA		
Enseada	418	13,6
Perequê-mirim	327	10,7
Ilha do Mar Virado	182	5,9
Rio das ostras	158	5,2
Lagoinha	155	5,1
Caçandoca	94	3,1
Pontal	51	1,7
Matas de Carlos Grace	39	1,3
Praia do Pulso	34	1,1
Ponta do Cedro	22	0,7
Praia Brava	19	0,6
SÃO SEBASTIÃO		
Juqueriquerê	559	18,2
Caraguatatuba	238	7,8
Guaecá	184	6,0
Terras de Carlos Grace	153	5,0
Martim de Sá	112	3,7
Sahy	99	3,2
Enseada	84	2,7
Massaguaçu	15	0,5
Pitangueiras	7	0,2
Barequeçaba	6	0,2
VILA BELA		
Figueira	64	2,1

Perequê	49	1,6
Total	3069	100,0

Fonte: AESP – Offícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

2.6 – AS MADEIRAS

A variedade de qualidades de madeiras era extensa, provando, assim, o alto número de componentes da flora do litoral norte paulista e a variedade de madeiras que poderiam ser utilizáveis para a construção naval.

O interesse e a ambição inglesa acabaram por extrair um contingente muito grande de variedades de árvores, com efeitos que já eram sentidos logo após o término do extrativismo desenfreado, fruto da abertura política e legal dada a eles (ver tabela 22).

Essa grande variedade mostra um dado importante para a historiografia, que é o conhecimento de diversos tipos de qualidades e sua possível aplicabilidade na construção naval, inclusive certa compreensão da diversidade das madeiras.

Tabela 22 – Tipos de madeiras das pranchas transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Qualidade	Quantidade	%
Maçaranduba	872	28,12
Gonandim	284	9,16
Gracui	227	7,32
Jataí	200	6,45
Canela preta	138	4,45
Óleo	105	3,38
Carvalho	93	3,00
Gueiti	69	2,23
Ipê	58	1,87
Óleo cabriúba	58	1,87
Grapiapinha	45	1,45
Guatambu	45	1,45

Canela jacú	44	1,42
Aia	44	1,42
Bapucan	38	1,23
Arariba	21	0,68
Paracui	18	0,59
Mocitaúba	14	0,46
Canela ti	11	0,36
Louro	10	0,33
Canela salsafra	9	0,30
Canjerana	7	0,23
Canela	5	0,16
Guacá-guaçú	5	0,16
Ingá	4	0,13
Jenipapo	4	0,13
Angelim	3	0,10
Jequitibá	3	0,10
Louro pardo	3	0,10
Urucurana	3	0,10
Araçá	2	0,07
Jatobá	2	0,07
Mangalô	2	0,07
Piúva	2	0,07
Alho pardo	1	0,03
Almecega	1	0,03
Areticu	1	0,03
Bicuiba	1	0,03
Cagaranhy	1	0,03
Canela parda	1	0,03
Cedro	1	0,03
Lami	1	0,03
Mangoá	1	0,03
Mirindiba	1	0,03
Sapucaia	1	0,03
Desconsiderada	642	20,64
Total	3101	100,00

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

As pontas e os galhos serviam para as curvas dos navios na construção naval, fato que nos prova que até mesmo as pranchas de madeiras que tinham certas imperfeições também eram muito bem utilizadas, por serem de melhor feitio da forma dos navios. Portanto, pontas e galhos também compuseram as cargas dos navios britânicos (ver tabelas 23 e 24).

Tabela 23 – Tipos de madeiras das pontas de madeiras transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Qualidade	Quantidade de pontas	%
Paracui	68	29,1
Jataí	56	23,9
Maçaranduba	17	7,3
Gracui	8	3,4
Canela preta	6	2,6
Grapiapunha	2	0,9
Guatambu	2	0,9
Arariba	1	0,4
Ipê	1	0,4
Louro	1	0,4
Óleo cabriúba	1	0,4
Desconsiderada	71	30,3
Total	234	100,0

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

Tabela 24 - Qualidades dos galhos de madeiras transportadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Qualidade	Quantidade de galhos	%
Jataí	17	46,0
Gracui	4	10,8
Maçaranduba	4	10,8
Guatambu	3	8,1
Desconsiderada	9	24,3
Total	37	100,0

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

Através dos dados conseguidos com os mapas de navios, foi possível relacionar as qualidades das madeiras com seus proprietários, e concluímos que a variedade de qualidades da madeira nas composições das cargas do inglês Carlos Grace foi bem superior aos dos proprietários brasileiros, provando que o estrangeiro presente no Brasil tinha um alto conhecimento sobre a

variedade de aplicações das madeiras, ou seja, aquelas necessárias à construção naval e também, de alto valor comercial.

Percebemos, através da análise dos dados, que há uma clara predominância do inglês Carlos Grace em quase todos os tipos de madeiras (ver tabela 25). Assim, entende-se a razão do próprio intendente da marinha, com função de fiscalizá-lo, necessitar da ajuda do próprio para identificar onde estavam as madeiras e em quais terras. Enquanto isso, Carlos Grace visitava as vilas do litoral norte paulista incessantemente atrás das árvores que ainda restavam em pé.

Tabela 25—Proprietários e qualidade das madeiras carregadas no litoral norte paulista (1810-1818)

Qualidade	Carlos Grace		João Costa		João Marzagão		Francisco Escobar		José Ferreira		Manuel Salinas		Joaquim Santanna		Gabriel Soares		Total	
	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Massaranduba	468	53,7	298	34,2	32	3,7	26	3,0	4	0,5	38	4,4	6	0,7	---	---	872	100,0
Gonandim	122	43,0	99	34,9	21	7,4	29	10,2	---	---	9	3,2	3	1,1	1	0,4	284	100,0
Gracui	134	59,0	46	20,3	41	18,0	2	0,9	2	0,9	2	0,9	---	---	---	---	227	100,0
Jataí	184	92,0	10	5,0	---	---	---	---	6	3,0	---	---	---	---	---	---	200	100,0
Canela preta	20	14,5	75	54,4	35	25,4	7	5,1	---	---	---	---	1	0,7	---	---	138	100,0
Óleo	60	57,1	6	5,7	11	10,5	---	---	24	22,9	---	---	---	---	4	3,8	105	100,0
Carvalho	84	90,3	5	5,4	---	---	---	---	---	---	2	2,2	2	2,2	---	---	93	100,0
Gueiti	69	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	69	100,0
Ipê	53	91,4	---	---	---	---	---	---	5	8,6	---	---	---	---	---	---	58	100,0
Óleo cabriúba	55	94,8	2	3,5	---	---	---	---	1	1,7	---	---	---	---	---	---	58	100,0
Grapiapinha	39	86,7	1	2,2	---	---	---	---	3	6,7	---	---	---	---	2	4,4	45	100,0
Guatambu	42	93,3	---	---	---	---	---	---	2	4,5	---	---	1	2,2	---	---	45	100,0
Aia	41	93,2	3	6,8	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	44	100,0
Canela jacú	44	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	44	100,0
Bapucan	1	2,7	33	86,8	4	10,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	38	100,0
Arariba	11	52,4	1	4,8	---	---	---	---	9	42,9	---	---	---	---	---	---	21	100,0
Paracui	---	---	5	27,8	7	38,9	6	33,3	---	---	---	---	---	---	---	---	18	100,0
Mocitaúba	3	21,4	10	71,4	---	---	---	---	---	---	---	---	1	7,1	---	---	14	100,0
Canela ti	9	81,8	---	---	---	---	---	---	2	18,2	---	---	---	---	---	---	11	100,0
Louro	9	90,0	---	---	---	---	---	---	1	10,0	---	---	---	---	---	---	10	100,0
Canela salsafra	3	33,3	---	---	6	66,7	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	9	100,0
Canjerana	7	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	7	100,0
Canela	5	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	100,0
Guacá-guaçú	4	80,0	1	20,0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	100,0
Ingá	4	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	4	100,0
Jenipapo	4	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	4	100,0
Angelim	3	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3	100,0
Jequitibá	3	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3	100,0
Louro pardo	2	66,7	---	---	---	---	---	---	1	33,3	---	---	---	---	---	---	3	100,0
Urucurana	3	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3	100,0
Araçá	2	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2	100,0
Jatobá	2	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2	100,0
Mangalô	2	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2	100,0
Piúva	2	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2	100,0
Alho pardo	---	---	---	---	---	---	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Almecega	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Areticu	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Bicuiba	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Cagaranhy	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Canela parda	---	---	---	---	---	---	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Cedro	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Lami	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Mangoá	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Mirindiba	---	---	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Sapucaia	1	100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	100,0
Desconsider.	276	43,0	262	40,8	21	3,3	65	10,1	---	---	6	0,9	10	1,6	2	0,3	642	100,0

Obs.: Q significa quantidade, a unidade de medida utilizada é número de pranchas.

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

Para os navios que conseguimos dados de cargas, foi possível reconstituir o carregamento com os vários tipos de qualidades de madeiras (ver tabela 26). Percebemos que não havia preferência por uma qualidade específica, e sim, por madeiras que serviriam ao desenvolvimento da marinha inglesa. A madeira massaranduba compõe basicamente a maior carga em quase todos os navios ingleses.

Tabela 26 – Navios e qualidades das madeiras nos carregamentos dos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Qualidade	Delfim 2		Weymouth		Tortores		Abeona		Delfim		Queen	
	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Massarand.	220	34,4	236	44,2	122	31,2	---	---	40	17,7	---	---
Gonandim	92	14,4	23	4,3	51	13,0	---	---	80	35,4	---	---
Gracui	55	8,6	39	7,3	37	9,5	---	---	27	12,0	---	---
Jataí	20	3,2	62	11,6	2	0,5	---	---	---	---	---	---
Canela	81	12,7	---	---	---	---	---	---	44	19,5	---	---
preta												
Óleo	15	2,3	11	2,1	40	10,2	---	---	---	---	---	---
Carvalho	10	1,6	62	11,6	17	4,4	---	---	---	---	---	---
Gueiti	---	---	---	---	69	17,7	---	---	---	---	---	---
Ipê	15	2,3	5	0,9	2	0,5	---	---	---	---	---	---
Óleo cabriú.	4	0,6	24	4,5	14	3,6	---	---	---	---	---	---
Grapiapun.	16	2,5	2	0,4	9	2,3	---	---	---	---	---	---
Guatambu	8	1,3	7	1,3	12	3,1	---	---	---	---	---	---
Canela jacú	2	0,3	42	7,9	---	---	---	---	---	---	---	---
Aia	7	1,1	6	1,1	7	1,8	---	---	---	---	---	---
Bapucan	29	4,5	---	---	---	---	---	---	9	4,0	---	---
Arariba	5	0,8	3	0,6	4	1,0	---	---	---	---	---	---
Paracui	---	---	---	---	---	---	---	---	18	8,0	---	---
Mocitaúba	11	1,7	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Canela ti	9	1,4	---	---	1	0,3	---	---	---	---	---	---
Louro	1	0,2	1	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---
Canela	---	---	2	0,4	---	---	---	---	6	2,7	---	---
salsafra												
Canjerana	1	0,2	---	---	3	0,8	---	---	---	---	---	---
Canela			5	0,9	---	---	---	---	---	---	---	---
Guacá-guaçu	5	0,8	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Ingá	---	---	4	0,8	---	---	---	---	---	---	---	---
Jenipapo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Angelim	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Jequitibá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Louro	2	0,3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
pardo												
Urucurana	3	0,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Araçá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Jatobá	2	0,3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mangalô	---	---	---	---	1	0,3	---	---	---	---	---	---
Piúva	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Alho pardo	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,4	---	---

Almecega	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Areticu	1	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bicuiba	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cagaranhy	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Canela	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,4	---	---
parda	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cedro	1	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Lami	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mangoá	1	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mirindiba	1	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Sapucaia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Desconside.	23	3,6	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	640	100,0	534	100,0	391	100,0	300	100,0	226	100,0	173	100,0

Qualidade	Admiral		Ratcliff		Cormurant		Regulus		Barrik		Barossa	
	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Massaranduba	66	40,0	72	44,4	76	48,7	---	---	26	23,9	14	14,1
Gonandim	11	6,7	12	7,4	11	7,1	---	---	2	1,8	2	2,0
Gracui	18	10,9	22	13,6	14	9,0	---	---	9	8,3	6	6,1
Jataí	1	0,6	4	2,5	3	1,9	---	---	49	45,0	59	59,6
Canela pr.	12	7,3	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---
Óleo	5	3,0	15	9,3	19	12,2	---	---	---	---	---	---
Carvalho	---	---	---	---	2	1,3	---	---	---	---	2	2,0
Gueiti	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Ipê	25	15,2	8	4,9	---	---	---	---	1	0,9	2	2,0
Óleo Cabriúba	3	1,8	4	2,5	7	4,5	---	---	2	1,8	---	---
Grapiapun.	6	3,6	7	4,3	4	2,6	---	---	1	0,9	---	---
Guatambu	1	0,6	5	3,1	3	1,9	---	---	6	5,5	3	3,0
Canela jacu	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Aia	8	4,8	3	1,9	4	2,6	---	---	3	2,8	6	6,1
Bapucan	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Arariba	2	1,2	3	1,9	3	1,9	---	---	1	0,9	---	---
Paracui	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mocitaúba	---	---	2	1,2	1	0,6	---	---	---	---	---	---
Canela ti	---	---	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---
Louro	---	---	---	---	---	---	---	---	3	2,8	5	5,1
Canela	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,9	---	---
salsafras	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Canjerana	2	1,2	1	0,6	---	---	---	---	---	---	---	---
Canela	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Guacá-guaçú	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Ingá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Jenipapo	4	2,4	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Angelim	---	---	---	---	---	---	---	---	3	2,8	---	---
Jequitibá	---	---	---	---	3	1,9	---	---	---	---	---	---
Louro pardo	---	---	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---
Urucurana	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Araçá	---	---	---	---	2	1,3	---	---	---	---	---	---
Jatobá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mangalô	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---	---	---
Piúva	---	---	2	1,2	---	---	---	---	---	---	---	---
Alho pardo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Almecega	---	---	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---
Areticu	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bicuiba	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,9	---	---
Cagaranhy	---	---	1	0,6	---	---	---	---	---	---	---	---
Canela parda	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cedro	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Lami	1	0,6	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mangoá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mirindiba	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Sapucaia	---	---	---	---	---	---	---	---	1	0,9	---	---
Desconside.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	165	100,0	162	100,0	156	100,0	146	100,0	109	100,0	99	100,0

Obs.: Q significa quantidade, a unidade de medida utilizada é número de pranchas.

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

De acordo com o tamanho e proporções destas pranchas das madeiras, observa-se uma medida muito próxima entre um e outro navio (ver tabela 27).

Tabela 27 - Tamanho médio das pranchas de madeiras embarcadas pelos navios ingleses no litoral norte paulista (1810-1818)

Navio	Comprimento médio em palmos	Largura média em polegadas	Grossura média em polegadas
Delfim 2	26,6	14,3	12,2
Weymouth	25,4	13,0	10,9
Tortores	38,7	---	14,8
Abeona	27,2	13,6	11,7
Delfim	42,3	14,4	13,6
Queen	25,4	12,6	10,9
Admiral	15,7	13,3	11,6
Ratcliff	27,0	12,8	11,0
Cormurant	29,5	14,2	12,5
Regulus	45,1	---	16,8
Barrik	40,0	14,7	---
Barossa	43,9	15,6	---
Total	32,2	13,8	12,6

Fonte: Tabela criada a partir de ofícios enviados pelo capitão-mor da Vila de São Sebastião, presente no AESP, São Sebastião: Ofícios (1718-1818), (1801-1816); Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

A Relação do intendente da Marinha, feita até o ano de 1816, permite obter dados sobre quais tipos de madeiras existiam em cada Vila e que foram praticamente extintas (ver tabela 28 a 31). Percebemos que houve certa variação da presença de algumas qualidades em uma região e em outra, aconteceu com menor frequência, mas na ilha de frente a vila de São Sebastião, encontramos uma variação muito pobre, porém isto explica-se

devido as poucas madeiras que se extraíram de lá, em relação ao restante da região.

Tabela 28 - Incidência das Vilas nas qualidades de madeiras cortadas no litoral norte paulista (1810-1816)

Qualidade	São Sebast.		Ubatuba		Vila Bela		Total	
	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Maçaranduba	391	63,0	221	35,6	9	1,5	621	100,0
Gueity	4	0,7	555	99,3	---	---	559	100,0
Gracui	132	48,9	138	51,1	---	---	270	100,0
Guacá guaçu	45	---	130	---	---	---	175	100,0
Jataí	130	74,7	43	24,7	1	0,6	174	100,0
Gonandim	111	87,4	16	12,6	---	---	127	100,0
Canela preta	92	88,5	4	3,8	8	7,7	104	100,0
Guatambu	17	18,9	73	81,1	---	---	90	100,0
Ipê	35	39,8	42	47,7	11	12,5	88	100,0
Cotica hem	42	51,2	34	41,5	6	7,3	82	100,0
Haya	54	66,7	26	32,1	1	1,2	81	100,0
Arariba	55	72,4	10	13,2	11	14,5	76	100,0
Óleo	40	71,4	1	1,8	15	26,8	56	100,0
Tatuí	41	73,2	7	12,5	8	14,3	56	100,0
Cedro	33	63,5	16	30,8	3	5,8	52	100,0
Grapiapinha	43	91,5	1	2,1	3	6,4	47	100,0
Angelim	24	53,3	18	40,0	3	6,7	45	100,0
Pequihá	16	42,1	17	44,7	5	13,2	38	100,0
Louro	7	20,0	26	74,3	2	5,7	35	100,0
Cabriúba	26	86,7	3	10,0	1	3,3	30	100,0
Brapuan	27	96,4	1	3,6	---	---	28	100,0
Canjerana	6	25,0	12	50,0	6	25,0	24	100,0
Canela salsafra	11	52,4	10	47,6	---	---	21	100,0
Canela amarela	8	44,4	10	55,6	---	---	18	100,0
Canela ti	8	66,7	---	---	4	33,3	12	100,0
Sapucaia	10	83,3	2	16,7	---	---	12	100,0
Engas de conya	---	---	11	100,0	---	---	11	100,0
Inhanduperana	1	10,0	---	---	9	90,0	10	100,0
Maçatuambá	5	50,0	---	---	5	50,0	10	100,0
Mirindiba	---	---	9	100,0	---	---	9	100,0
Engá guaçu	2	---	7	---	---	---	9	100,0
Bicuiba	---	---	8	100,0	---	---	8	100,0
Arariboçu	---	---	7	100,0	---	---	7	100,0
Menta	6	100,0	---	---	---	---	6	100,0
Burucurana	4	80,0	1	20,0	---	---	5	100,0
Canela jacú	4	100,0	---	---	---	---	4	100,0
Timbuíba	4	100,0	---	---	---	---	4	100,0
Canela vermelha	---	---	4	100,0	---	---	4	100,0
Ubapeba	---	---	4	100,0	---	---	4	100,0

Armécia	3	100,0	---	---	---	---	3	100,0
Cana pituba	1	33,3	2	66,7	---	---	3	100,0
Canela parda	3	100,0	---	---	---	---	3	100,0
Louro pardo	---	---	2	66,7	1	33,3	3	100,0
Jequitibá	---	---	3	100,0	---	---	3	100,0
Alecrim	2	100,0	---	---	---	---	2	100,0
Caubi	---	---	2	100,0	---	---	2	100,0
Ubatinga	---	---	2	100,0	---	---	2	100,0
Ipiúna	1	50,0	1	50,0	---	---	2	100,0
Cana de pito	1	100,0	---	---	---	---	1	100,0
Goracipó	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Grabiola	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Grajubá	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Grumixameira	--	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Guarahissica	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Jeúba	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Óleo cupoiba	---	---	1	100,0	---	---	1	100,0
Óleo preto	1	100,0	---	---	---	---	1	100,0
Óleo vermelho	1	100,0	---	---	---	---	1	100,0
Tupitangui	1	100,0	---	---	---	---	1	100,0
Desconhecida	---	---	1	50,0	1	50,0	2	100,0

Obs.: Q significa quantidade, a unidade de medida utilizada é número de pranchas.

Fonte: AESP – Offícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão

Tabela 29 - Qualidades de madeiras cortadas na Vila de São Sebastião (1810-1816)

Qualidade	Quantidade de pranchas	%
Maçaranduba	395	27,9
Gracui	132	9,3
Jataí	130	9,2
Gonandim	111	7,8
Canela preta	92	6,5
Araribá	55	3,9
Haya	54	3,8
Guacá guaçu	45	3,2
Grapiapunha	43	3,0
Cotica hem	42	3,0
Tatuí	41	2,9
Óleo	40	2,8
Ipê	35	2,5
Cedro	33	2,3
Brapuan	27	1,9
Cabriúba	26	1,8
Angelim	24	1,7
Guatambu	17	1,2
Pequihá	16	1,1

Canela salsafras	11	0,8
Outras	83	5,9
Total	1416	100,0

Fonte: AESP – Offícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão

Tabela 30 – Qualidades de madeiras cortadas na Vila de Ubatuba (1810-1816)

Qualidade	Quantidade de pranchas	%
Gueity	555	37,0
Maçaranduba	221	14,7
Gracui	138	9,2
Guacá guaçu	130	8,7
Guatambu	73	4,9
Jataí	43	2,9
Ipê	42	2,8
Cotica hem	34	2,3
Haya	26	1,7
Louro	26	1,7
Angelim	18	1,2
Pequihá	17	1,1
Gonandim	16	1,1
Cedro	16	1,1
Canjerana	12	0,8
Engas de conya	11	0,7
Arariba	10	0,7
Canela salsafras	10	0,7
Canela amarela	10	0,7
Outras	91	6,1
Total	1499	100,0

Fonte: AESP – Offícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão

Tabela 31 – Qualidades de madeiras cortadas na Vila Bela (1810-1816)

Qualidade	Quantidade de pranchas	%
Óleo	15	13,3
Ipê	11	9,7
Arariba	11	9,7
Maçaranduba	9	8,0
Inhanduperana	9	8,0
Canela preta	8	7,1
Tatuí	8	7,1
Cotica hem	6	5,3
Canjerana	6	5,3

Pequihá	5	4,4
Maçatuambá	5	4,4
Canela ti	4	3,6
Angelim	3	2,7
Grapiapunha	3	2,7
Cedro	3	2,7
Outras	7	6,2
Total	113	100,0

Fonte: AESP – Offícios São Sebastião (1801-1816) – relatório de José Caetano Filgueiras Negrão.

Sobre possíveis preços dessas diversas qualidades de madeiras, só temos um navio, o de nome Delfim que, na sua segunda viagem para carregamento de madeiras do litoral norte paulista, apresentou uma relação do que foi pago aos proprietários e, mesmo assim, só foram avaliadas as pranchas dos proprietários brasileiros e não as de Carlos Grace¹⁰⁰; sobre as suas, estava previsto que seriam avaliadas somente na Inglaterra (ver tabela 32).

Percebemos que houve certa diferenciação entre os diversos tipos de qualidades de madeiras carregadas, mas ao analisarmos prancha por prancha, tornou-se claro que se valorizaram também as pranchas com maior grossura e largura. Temos que esclarecer que a qualidade do estado de conservação da prancha poderia ter alterado o preço pago sensivelmente, já que detectamos que houve preços diferenciados para pranchas de madeiras de mesma qualidade e proporção.

Tabela 32 – Valor médio de cada qualidade de prancha por metro cúbico do navio Delfim que carregou na Vila de São Sebastião em dezembro de 1815

Qualidade	José Ferreira	João Corr. Marzagão	Manuel da S. Salinas	João José da S. Costa	Valor médio total
Canela ti	7\$325	---	---	---	7\$325
Arariba	6\$972	---	---	---	6\$972

¹⁰⁰ Para o inglês Grace, só foi considerado no mapa de embarcação o valor total de suas pranchas.

Jataí	5\$329	---	---	8\$505	6\$917
Óleo cabriúba	5\$728	---	---	---	5\$728
Massaranduba	5\$063	7\$942	4\$763	4\$337	5\$526
Louro	5\$250	---	---	---	5\$250
Grapiapunha	6\$316	---	---	4\$000	5\$158
Gonandim	---	5\$505	4\$978	4\$905	5\$129
Óleo	4\$747	---	---	5\$365	5\$056
Mirindiba	---	---	---	5\$000	5\$000
Gracui	4\$893	6\$549	4\$118	3\$341	4\$725
Guacá guaçu	---	---	---	4\$452	4\$452
Bapucan	---	---	---	4\$407	4\$407
Mocitaúba	---	---	---	4\$338	4\$338
Carvalho	---	---	3\$907	4\$560	4\$234
Canela preta	---	4\$295	---	2\$583	3\$439
Aia	---	---	---	2\$503	2\$503

Fonte: Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – mapas de embarcações.

No carregamento do navio Delfim, o capitão-mor de São Sebastião apesar de ter oferecido o maior número de pranchas para compor a carga do navio, não foi recompensado monetariamente tão qual foi o representante intermediário inglês Grace (ver tabela 33).

Tabela 33 – Total de pranchas que o navio Delfim carregou na Vila de São Sebastião em dezembro de 1815

Proprietários	Quantidade de pranchas		Total	
	Total	%	Valor	%
João José da S. Costa	347	54,22	928\$610	38,5
Carlos Grace	201	31,41	1:036\$060	43,0
Manuel da S. Salinas	51	7,96	104\$960	4,4
José Ferreira	30	4,69	269\$920	11,1
João Corrêa Marzagão	11	1,72	72\$610	3,0
Total	640	100	2:412\$160	100,0

Para termos uma impressão real do quanto representava esses valores naquele ano, construímos uma tabela que serve de comparação com produtos consumidos ou comprados do porto de Santos para o ano de 1816 (ver tabela 34). Portanto, o preço médio de um metro cúbico de madeira embarcada pelo

navio Delfim, equivalia, aproximadamente, à 1 saco de arroz e 1 milheiro de peixe miúdo, superando inclusive os valores da arroba de fumo e de café.

Tabela 34 – Valores de produtos importados e exportados do porto de Santos para as vilas do litoral norte paulista no ano de 1816

Quantidade/Produto	Valor
1 pipa de aguardente	50\$000
1 milheiro de peixe miúdo	8\$000
1 saco de arroz	5\$000
1 @ de fumo	2\$400
1 @ de peixe grosso	2\$000
1 @ de café	1\$600
1 @ de farinha de trigo	1\$400
1 alqueire de feijão	1\$000
1 alqueire de sal	1\$000
1 alqueire de farinha de mandioca	\$800

Fonte: IHGB – Santos. Mapa de importação e exportação do porto de Santos no ano de 1816.

Obs.: Os valores são baseados na unidade dos produtos comprados ou vendidos para as vilas do litoral norte paulista: São Sebastião, Vila Bela e Ubatuba.

Sobre o valor equivalente a escravos novos, Santos importou, neste mesmo ano, 1.081 cativos novos do Rio de Janeiro por 150\$000 a unidade e, mais 5 cativos de Pernambuco por 128\$000 cada um. Dessa forma, se o capitão-mor João José da Silva Costa resolvesse investir todo o seu dinheiro ganho com as madeiras vendidas ao navio inglês Delfim em escravos novos, ele poderia comprar talvez uns 5 ou 6 escravos novos de comerciantes do Rio de Janeiro.

O negócio das madeiras se caracteriza, portanto, um comércio rentável que não necessitava de fábrica de engenhos que as produzisse, tampouco necessitava de um número elevado de escravos para executar tal trabalho, apesar de que, aqueles que se aproveitaram de tal negócio eram pessoas de bom posicionamento social na comunidade do litoral norte paulista no início do século XIX.

Considerações finais

O litoral norte paulista no início do século XIX se apresenta como uma região que estava reclusa a uma faixa estreita de terra, comprimida entre a serra e o mar, com vias de acesso extremamente precárias ao Vale do Paraíba, restando somente o mar como uma única forma de comunicação eficiente com o mundo externo.

Era através do mar que chegavam notícias, riquezas, produtos que a própria região era incapaz de produzir e os escravos, tão necessários aos seus pequenos roçados e afazeres domésticos. Pelo mar também se levavam os seus excedentes de açúcar, farinha, aguardente, café, peixes, louças, fumo, entre outros produtos agrícolas, para serem comercializados com o Rio de Janeiro e Santos.

Quando o dito pequeno comércio se viu privado da liberdade desse pequeno círculo de comercial, através de duas restrições em suas exportações, as estruturas econômicas que cercavam a produção do açúcar e da aguardente foram abaladas e o potencial de riqueza que o açúcar estava tentando gerar se viu arruinado.

A região só conseguiu retomar o desenvolvimento quando a plantação do café toma fôlego na segunda década do século XIX. O número de escravos e da população total aumenta, a posse de escravos se intensifica, e até os pequenos proprietários de terras e escravos participam da nova economia até mesmo com seus pequenos pés de café e seus poucos cativos.

É neste momento que se dá a presença de estrangeiros diferenciados no litoral norte paulista. Eram ingleses interessados em uma riqueza que essas

peças não tinham incluídos em suas receitas de exportação até então. Esses estrangeiros aportaram e quiseram valer um direito que diziam ser deles, o direito de explorar a riqueza das madeiras que há anos estavam praticamente intocáveis pelos seus moradores.

O uso que os litorâneos faziam da mata nada mais era do que utilizar em suas poucas construções de casas e benfeitorias diversas e, também para alimentar o fogo de seus poucos engenhos existentes. Mas, a partir do momento que alguns senhores de engenho, perceberam a possibilidade de utilizar a mão-de-obra escrava em mais essa empreitada junto ao desejo dos ingleses, eles começaram a dedicar uma pequena parte do tempo em arrancar da terra aquelas madeiras de alto valor comercial que possivelmente não apresentava um mercado no Brasil capaz de consumir tanta madeira como os ingleses estavam dispostos a absorver.

Para melhor intensificar a extração e conhecimento das qualidades de madeiras que existiam, os ingleses deslocam para o litoral norte paulista, um construtor naval para não só observar o desenrolar dos negócios, mas, para interferir diretamente nele, como um intermediário disposto a fazer contato com proprietários de terras que tinham árvores de alto valor comercial que não tinham possibilidade ou, acharam melhor arrendar o direito de exploração.

Na década de 1810 a 1820 houve uma presença constante de navios ingleses no canal de São Sebastião esperando embarcar as pranchas aparadas dessas madeiras. O governo de São Paulo, para melhor observar o comércio e extração, nomeia a vila de São Sebastião para salvaguardar os interesses portugueses e verificar se não havia abusos nesse negócio, mas,

totalmente incapaz de evitar a intromissão inglesa já que não tinham nem uma só braça de terra com reserva florestal real.

As nossas fontes totalizaram aproximadamente 5300 pranchas de madeiras de 46 qualidades diversas que foram embarcadas nos navios britânicos de 1810 até 1818. Terminando por acrescentar um algo mais na riqueza acumulada pelos proprietários.

O café continua por se desenvolver no litoral, aumentando e desenvolvendo a riqueza local com o funcionamento da exportação ocorrendo de forma livre, após o Tratado de Abertura dos Portos em 1808. As listas nominativas que findam em 1836, provam que a região ainda estava em franco desenvolvimento em 1836, mas, a partir dessa data, nos resta quase nenhuma documentação que permite considerar o momento que o café inicia a sua decadência fruto da concorrência de mercado do Vale do Paraíba e região fluminense. O marco da decadência, na verdade, está na falta de possibilidade de desenvolvimento, ao longo da história, de suas vias de acesso ao planalto e Vale do Paraíba. Enquanto que trens começaram, na segunda metade do XIX, a ligar o interior a São Paulo e ao porto de Santos e, São Paulo ao Rio de Janeiro, o litoral norte paulista ficou refém do esquecimento e isolamento da rede comercial que começou a se desenvolver ao se redor.

Esse esquecimento e isolamento só foram resolvidos quase cem anos depois, quando nos anos 40 e 50 do século XX, o turismo se interessa pela região, e também, quando a Petrobrás, na década de 60 se instala em São Sebastião. São outros tipos de pessoas que se aventuram no comércio da região a partir desse momento, de um lado o governo federal de caráter militar, com um projeto de desenvolvimento econômico nacional e, de outro,

especuladores imobiliários que se apossam de terras, construindo casas, invadindo florestas e morros, derrubando a mata, de modo desenfreado, e empurrando uma população restante de gerações do século XIX, de estilo de vida caiçara, cada vez mais para as margens dos bairros e morros.

Com esse caráter de isolamento o litoral norte paulista adentra o século XX, e termina como uma cidade comprimida entre a Serra e o mar, com uma população que cresceu de quase 10.000 pessoas em 1900 e fechando o século XX com uma soma de mais 224.000 pessoas, conforme o IBGE. Hoje ainda se luta para romper as barreiras do desenvolvimento das vias de acesso às cidades litorâneas, para mais uma vez tentar desenvolver o porto que à beira das águas de São Sebastião repousa.

Regiões do litoral norte paulista

Fonte: INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais e pela INTERSAT Imagens de Satélite

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

Arquivo do Estado de São Paulo:

- Câmara Municipal São Sebastião (1721-1822) – C00236
- Decretos, Resolução, Exportações São Sebastião (1732-1812) – C08857
- Militares – Capitão-mor de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819) – C00255
- Ofícios e relatórios sobre o corte e carregamento de madeiras (1810-1831).
- Mapas de entrada e saída de embarcações (1812-1831).
- Mapas de embarcações (1817-1834).
- Ofícios:
 - São Sebastião (1718-1818) – C00350
 - Ubatuba (1822-125) – C00351
 - Vila Bela (1822-1836) – C01321
- Ordenanças: Ubatuba (1722-1822) – C00298
- Requerimento de sesmarias.

Arquivo do município de São Sebastião:

- Livro de registro de matrículas de escravos para o ano de 1844

Biblioteca Nacional:

- Tratado de Aliança e Comércio de fevereiro de 1810. Localização: I-29,20,2

- *“Plano que foi aprovado e adotado pelo Excel. General Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça, 1799”*. Localização: 07,4,063
- *“Demarcação das matas que a rainha mandou pela Carta Régia de 13 de março de 1797”*. Localização: 07,4,079
- *“Memória sobre as questões: 1º. Se convém ao Brasil vender madeiras de construção às nações estrangeiras, 2º. Se no Brasil há abundância das suas madeiras preciosas de construção”*. Feito pela Secretaria dos Negócios Estrangeiros e da Guerra em 24 de fevereiro de 1811. Localização: I-46,2,7
- *“Memória sobre os cortes das madeiras da Capitania do Rio de Janeiro por José Correa Rangel Bulhões- Sargento –Mor do Real Corpo de Engenheiros, Anno de 1800”*. Localização: I-11,1,19
- *“Pedido de concessão de sesmarias por Carlos Grace, mestre de embarcação inglês”*. Localização: C-782.37

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, M. A apropriação do território no Brasil colonial. In: CASTRO, I., GOMES, P. C. & CORRÊA, R. (orgs.) *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.197-245.
- ALMEIDA, Antonio Paulino de. Memória histórica sobre São Sebastião. *Revista de História*, n.19, 1959.
- ALMEIDA, Jozimar Paes de. Ciência e meio ambiente: a interdisciplinaridade na constituição do pensamento ecológico. *Revista de História Regional* 2(2):inverno 1997.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. A diplomacia financeira do Brasil no Império. *História Econômica & História de Empresas*, 1998, v. 1, p. 11.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da diplomacia econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais no império*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo; Brasília: FUNAG, 2001.
- ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil* [edição original, 1711]. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1967.
- ARRUDA, J. J. Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- CABRAL, Diogo de Carvalho. Produtores rurais e indústria madeireira no Rio de Janeiro do final do século XVIII – evidências empíricas para a região do Vale do Macacu. *Ambiente & Sociedade*, vol.7, no.2, 2004.
- CANABRAVA, Alice P. A repartição da terra na Capitania de São Paulo, 1818. *Estudos Econômicos*, v.6, n.2, 1972, p.77-129.
- CANABRAVA, Alice P. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza da Capitania de São Paulo, 1765/67. *Revista de Economia*, v.4, n.26, 1972, p.95-123.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S & BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os métodos da História*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 5 ed., 1990.
- CASTRO, C. *Gestão florestal no Brasil Colônia*. Tese de Doutorado. Brasília: Centro de Desenvolvimento Sustentável/UnB, 2002.
- CERQUEIRA, Beatriz Westin de. Um estudo da escravidão em Ubatuba. *Estudos Históricos*, 1966, p.7-58.
- CORRÊA, Dora Shellard. Caio Prado Júnior como matriz de uma história ambiental. *Revista de Economia Política e História Econômica*, nº10, 2007, p.61-75.

- DEAN, Warren. A botânica e a política imperial: a introdução e a domesticação de plantas no Brasil. *Estudos Históricos*, v. 4, n.8, 1991, pp. 216-228.
- DEAN, Warren. *A ferro e fogo: A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- DIEGUES, Antônio Carlos. História e Memória Caiçara. in: DIEGUES, Antônio Carlos(Org.) *Enciclopédia caiçara*. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP, São Paulo, vol.4, 2005.
- DRUMMOND, José Augusto. A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. *Estudos Históricos*, v. 4, n. 8, 1991, p. 177-197
- DRUMMOND, José Augusto. *Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 1997.
- ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Melhoramentos/EDUSP, 1969.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ramón Vicente. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. Tese de doutorado em Economia, Universidade de São Paulo, 1992.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ramón Vicente. Os lavradores de cana em São Sebastião. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n.40, 1996, p.173-90.
- FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil, aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1979.
- GORENSTEIN, Riva & MARTINHO, Lenira Menezes e. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação, Divisão de Editoração, 1993.
- HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de doutorado em História, Universidade de São Paulo, 1971.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva. 1973.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. Ed. Fac-similada – São Paulo: HUCITEC, Unicamp, 2000.

- LEANDRO, José Augusto. Devastação e tráfico de madeira no litoral do Paraná Provincial. *Revista de História Regional*. v.4, n.2, 1999, p.93-105.
- LUNA, Francisco Vidal. Características demográficas dos escravos de São Paulo (1777-1829). *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.22, n.3, 1992.
- LUNA, Francisco Vidal. São Paulo: População, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades – (1777-1829). *Estudos Econômicos*, São Paulo.
- LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.
- MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*. São Paulo: Edusp.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- MARCÍLIO, Maria Luiza. *Caiçara: terra e população, estudo de demografia histórica e da história social de Ubatuba*. São Paulo: Paulinas: CEDHAL, 1986.
- MELÉNDEZ DOBLES, Silvia. La historia ambiental: aportes interdisciplinarios y balance crítico desde América Latina. *Cuadernos Digitales: publicación electrónica en historia, archivística y estudios sociales*, v.7, n. 19, 2002.
- MENDONÇA, Antonio Manoel de Mello e Castro e. Memória econômica política da capitania de S. Paulo /Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Anais do Museu Paulista*, v.15, 1961.
- MORTON, F. W. O. The Royal Timber in Late Colonial Bahia. *The Hispanic American Historical Review*, v. 58, n. 1, 1978, p. 41-61.
- MUNIZ, Vera Lúcia Travençolo. História do Meio Ambiente como objeto da História Econômica-Sociocultural. *Revista de Economia Política e História Econômica*, n.3, 2005.p.51-74.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001. Estudos Históricos. 7 ed.
- PÁDUA, José Augusto. Biosfera, história e conjuntura na análise da questão amazônica. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v. VI, 2000, p.793-811.

- PÁDUA, José Augusto. Natureza e projeto nacional: As origens da ecologia política no Brasil, in: PÁDUA, Jose Augusto. (org.), *Ecologia e política no Brasil*, Rio de Janeiro: Espaço & Tempo/luperj, 1987.
- PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: Pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.
- PETRONE, Maria Thereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo; expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- PRESTES, Maria Elice Brzezinski. *A investigação da natureza no Brasil colônia*. São Paulo: Annablume, 2000.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- SILVA, Ana Rosa Cloclet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime Português (1750-1822)*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006.
- SILVA, Armando Corrêa da. *O Litoral Norte do Estado de São Paulo (formação de uma região periférica)*. Tese de doutorado em Geografia, Universidade de São Paulo, 1975.
- SILVA, Clarete Paranhos da. *O desvendar do grande livro da natureza: as práticas geocientíficas no Brasil colonial vistas por meio de um estudo da obra mineralógica e geológica do cientista brasileiro José Vieira Couto, 1789-1805*. Dissertação de mestrado, Universidade de Campinas, 1999.
- SOUZA, Paulo F. de. *Legislação Florestal. 1ª parte: legislação histórica 1789-1889*. Rio de Janeiro: Ministério de Agricultura, 1934.
- SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *Historia econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 2002.
- WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. M. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*, vol. 4, n. 8, 1991, p. 198-215.