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

Renato de Mattos

**Política e negócios em São Paulo:
da abertura dos portos à Independência (1808/1822)**

Versão Corrigida

SÃO PAULO
2015

Renato de Mattos

**Política e negócios em São Paulo:
da abertura dos portos à Independência (1808/1822)**

Versão Corrigida

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Doutor em História.

Área de concentração: História Social.

Orientadora: Professora Doutora Cecília Helena L. de Salles Oliveira.

De acordo

SÃO PAULO

2015

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

MATTOS, Renato de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Doutor em História.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof(a). Dr(a).: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a).: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a).: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a).: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof(a). Dr(a).: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

*À Ema,
Mãe e professora*

AGRADECIMENTOS

Durante a elaboração da tese pude contar com o apoio e com o incentivo de professores, amigos e familiares que, mesmo à distância, me acompanharam nesse percurso. Expressar em poucas palavras e sem nenhuma omissão a gratidão que sinto é, com toda a certeza, um dos maiores desafios que enfrentei ao longo de mais de quatro anos de trabalho.

Gostaria, primeiramente, de registrar os meus mais sinceros agradecimentos à professora Cecília Helena de Salles Oliveira, que por mais de uma década me orientou com muito rigor, carinho e generosidade. Presente em todas as etapas da pesquisa, sua leitura sempre cuidadosa, suas críticas e ensinamentos e, acima de tudo, o seu exemplo foram essenciais à minha formação como historiador.

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) pela bolsa de doutorado que viabilizou a realização desta pesquisa.

Aos arquivistas e bibliotecários dos diferentes acervos que consultei durante a pesquisa (Arquivo Público do Estado de São Paulo, Arquivo Nacional, Fundação Biblioteca Nacional, Biblioteca Nacional de Portugal, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Museu Paulista e Biblioteca Florestan Fernandes da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo) agradeço pela colaboração, sem a qual este trabalho não teria sido realizado.

À Francisca Pimenta Evrard, agradeço pela cuidadosa revisão e adequação do texto às normas da ABNT e, especialmente, pela disposição de sempre nos ensinar a sua “sabedoria mineira”.

À professora Marisa Saenz Leme e ao professor Carlos de Almeida Prado Bacellar, agradeço pelos comentários e críticas que fizeram por ocasião do exame de qualificação.

Sou imensamente grato à professora Ana Maria de Almeida Camargo pelos conselhos e pelas conversas sempre tão instigantes e enriquecedoras. Agradeço também à professora Heloísa Liberalli Bellotto pelas valiosas sugestões e indicações de leituras.

Agradeço à Vera Nagib Bittencourt pelo carinho e pelos bate-papos que tanto contribuíram para as reflexões encaminhadas durante a pesquisa. Aos parceiros de ofício Ana Paula Medici, Carlos Eduardo de Oliveira, Erik Hörner, Guilherme de Paula Santos, Maria Aparecida Borrego e Rodrigo da Silva, agradeço pela simpatia e pela disposição em me ajudar, seja com alguma importante indicação, seja com uma boa prosa.

À Silvana Goulart e à Danielle Ardaillon, agradeço pelo apoio e pelas palavras de incentivo. Aos colegas Alexandre de Almeida, Felipe Dantas, Renata Bassetto e Renata Geraissati, agradeço pela torcida e pelo convívio tão agradável.

Apesar da distância, é impossível deixar de lembrar-me da amizade de Lucas Calabrich, Mainá Prada, Luciana Ferraz, Marcus Baccega, Lindener Pareto, Keiko Nishie e Tiago Machado de Jesus. Aos velhos “búfalos” Eduardo Capelo, Diego Blanco, Ricardo Arashiro, Ricardo Vital, Flávio Bueno, Flávio Tito, César Cruz e Elton Marçal, agradeço pela força que sempre me deram.

Agradeço ao meu grande amigo e incentivador Lucas Endrigo Brunozi Avelar, que mesmo em outro hemisfério foi fundamental para o desenvolvimento da pesquisa.

À Alessandra Andrade França Barbosa, agradeço pela amizade sincera e pela generosidade que a tornam tão especial. À Marília Bueno de Araújo Ariza, parceira de arquivos e botecos, agradeço não só pela amizade, como também pelo incentivo, pela paciência e pela disposição em ouvir os meus lamentos. À Júlia Spiguel Favaretto, agradeço pela amizade, pelo carinho e pela valiosa ajuda com o “idioma da rainha”.

Aos queridos amigos Louisa Campbell Mathieson e Paulo Victor Ferrari Nakano, agradeço pela torcida, pelas conversas descontraídas e pelos jantares memoráveis. Agradeço ainda pela disposição de Louisa em me ajudar com as questões práticas de formatação do texto e pela preciosa e competente revisão do texto final da tese realizada por Paulo Victor.

À Marisa, à Anayra e ao Gustavo, agradeço imensamente a acolhida e o carinho com que sempre me recebem. Ao José Eduardo e à Zilda, agradeço por tudo isso e ainda mais por terem confiado a mim o cuidado de uma de suas maiores joias.

Anyele, meu amor, não tenho palavras para expressar a gratidão que sinto pelo cuidado, amor e companheirismo desses últimos anos. Sempre ao meu lado durante a realização da pesquisa, amparou-me quando tive dúvidas e sempre, com muita paciência e ternura, deu-me o sossego de que tanto precisava. Graças a ela, o caminho trilhado foi menos áspero.

À minha mãe – a quem dedico esta tese – e ao meu irmão Rafael, sou imensamente grato pelo amor incondicional e pelo apoio constante. Amo vocês.

*Os fatos históricos, mesmo os mais humildes, é
o historiador que os chama à vida.*

Lucien Febvre

RESUMO

MATTOS, Renato de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)*. 311 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

Este estudo discute as transformações verificadas nas relações mercantis e sociais paulistas após a chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro. Assim, analisa o lugar ocupado por São Paulo e pelos grupos políticos paulistas no âmbito dos domínios portugueses, bem como identifica os nexos articuladores entre São Paulo e Rio de Janeiro, entre os anos de 1808 e 1822, questão central para a compreensão das bases sociais de sustentação do governo joanino e, posteriormente, do governo de D. Pedro. Partindo do caso paulista, busca problematizar as repercussões da abertura dos portos, assim como os modos como ela foi apreendida, evidenciando em que medida teria essa decisão efetivamente constituído um marco, do ponto de vista socioeconômico no Centro-Sul da colônia, seja em termos das relações entre os “portugueses” do Brasil e de Portugal, seja das vinculações com interesses britânicos.

Palavras-chave: São Paulo – Abertura dos portos – Império luso-brasileiro – Comércio marítimo – Transferência da família real.

ABSTRACT

MATTOS, Renato de. *Politics and trade in Sao Paulo: from the opening of the ports to the Independence of Brazil (1808/1822)*. 311 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

This study analyzes the transformations in social and mercantile relations in Sao Paulo that followed the arrival of the Portuguese Court in Rio de Janeiro. Therefore, we sought to analyze the position occupied by Sao Paulo and its political groups in the Portuguese domains as well as to identify the contextual relation between Sao Paulo and Rio de Janeiro from 1808 to 1822, key to understanding the social bases that sustained D. Joao's government and the subsequent D. Pedro's government. Considering the case of Sao Paulo, we discussed the consequences of the opening of the ports and how this process was understood, highlighting to which extent that decision was effectively a milestone from a socioeconomic perspective for the central-southern colony, whether in terms of the relations between the "Portuguese" from Brazil and Portugal or in terms of the connections with British interests.

Keywords: São Paulo – Opening of the ports – Luso-Brazilian Empire – Maritime trade – Arrival of the royal family.

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1 – Participação percentual média das regiões brasileiras no comércio de exportação e importação (1796/1807)	141
Tabela 1 – Navios com carregações da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro para a América portuguesa (1756-1802)	89
Tabela 2 – Mapa da carga conduzida de Santos para a cidade do Porto pelo bergantim Desejada Paz (janeiro/1805)	98
Tabela 3 – Mapa da carga conduzida de Santos para a cidade do Porto pela galera Mentor (março/1805)	99
Tabela 4 – Média anual das embarcações aportadas em Lisboa por proveniência (1769-1836)	143
Tabela 5 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: valores (em mil-réis) das mercadorias exportadas	185
Tabela 6 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: valores (em mil-réis) das mercadorias importadas	186
Tabela 7 – O porto de Santos e o comércio atlântico: valores (em mil-réis) das mercadorias exportadas	228
Tabela 8 – O porto de Santos e o comércio atlântico: valores (em mil-réis) das mercadorias importadas	229

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino aos portos de Portugal e da África (1789-1796)	51
Quadro 2 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino a Portugal (1797-1802).....	66
Quadro 3 – Administradores da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro na América portuguesa (1756-1834).....	109
Quadro 4 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino a Portugal (1803-1807).....	127
Quadro 5 - Relação das localidades e os respectivos artigos a serem encaminhados ao Rio de Janeiro (janeiro/1808)	131
Quadro 6 - Pauta dos emolumentos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos	135
Quadro 7 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: passaportes emitidos às embarcações mercantes (1809/1821).....	191
Quadro 8 – O porto de Santos e o comércio atlântico: passaportes emitidos às embarcações mercantes (1809/1822).....	232

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1 – POLÍTICA E NEGÓCIOS NA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1788-1803).....	31
1.1 O governo de Bernardo José de Lorena e o incremento ao comércio atlântico (1788-1797)	36
1.2 O governo de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça e a manutenção das redes locais de comércio (1797-1803).....	59
CAPÍTULO 2 – O GOVERNO DE ANTÔNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA E O COMÉRCIO MARÍTIMO PAULISTA (1803-1807)	71
2.1 A Companhia do Alto Douro e o enraizamento de interesses mercantis em São Paulo	79
2.2 Dissensão e conflito em torno da navegação mercantil paulista	101
CAPÍTULO 3 – A EMISSÃO DE PASSAPORTES E A REGULAMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL (1808-1809)	130
3.1 Novos dispositivos, velhos embates	130
3.2 Redes de interesses e remessa de emolumentos à Corte: a atuação do secretário de governo paulista Sousa Chichorro.....	152
CAPÍTULO 4 – A CAPITANIA/PROVÍNCIA DE SÃO PAULO NAS RELAÇÕES MERCANTIS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1808-1821)	166
4.1 A comunidade mercantil santista nas tramas do comércio costeiro	181
4.2 Entre o rio Douro e o porto de Santos: a capitania/província de São Paulo nas redes atlânticas do império português	219
CONSIDERAÇÕES FINAIS	252
REFERÊNCIAS	256
Fontes impressas.....	256
Fontes manuscritas	266
Bibliografia.....	287

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O Senhor D. João consagrou (se é lícito dizer) a Sua Gloriosa vinda ao Seu Principado Ultramarino em o Novo Mundo com a carta régia de 28 de janeiro, abrindo os portos do Estado a todas as nações que estivessem em paz e harmonia com a Coroa – Isto nos basta. O Senhor D. Henrique mandou, mas o Senhor D. João veio abrir o Comércio do Orbe. [...] A vinda do Senhor D. João à Bahia marca uma grande era nos Anais da Civilização pela suspensão do Sistema Colonial.

José da Silva Lisboa¹

Ao término de nossa pesquisa de mestrado – em que discutimos distintas e contraditórias diretrizes relativas ao comércio marítimo paulista adotadas pelos governadores da capitania em fins do século XVIII e início do XIX –, a questão dos significados da abertura dos portos distinguiu-se entre tantas outras que haviam sido suscitadas ao longo do trabalho e que ainda careciam de maiores investigações². De fato, muito embora os limites do mestrado e a complexidade do tema tenham impedido a análise aprofundada das repercussões da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 em São Paulo, já naquela altura considerávamos crucial o encaminhamento dessa questão para a compreensão das circunstâncias políticas e econômicas da capitania nas últimas décadas do período colonial. Afinal, conforme sublinhamos nas considerações finais da dissertação, o exame detido da correspondência emitida pelas autoridades locais paulistas revela que, ao contrário do que afirmou a grande maioria dos autores dedicados ao tema³, a supressão do conjunto de medidas que visavam à concentração do comércio marítimo da capitania no porto de Santos não teria resultado da assinatura da Carta Régia de Abertura dos Portos⁴. Pelo contrário, o ofício que revogou tais diretrizes foi expedido sete meses antes do desembarque da Corte portuguesa na América, em um contexto marcado por uma longa e acirrada disputa que, desde a segunda metade dos setecentos,

¹ LISBOA, José da Silva. *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1818. p. 59. A grafia das fontes transcritas no presente trabalho foi atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009. Por sua vez, nos títulos dos documentos e demais obras consultadas foi mantida a grafia original.

² MATTOS, Renato de. *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. 2009. 220 p. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

³ Dentre os autores que relacionaram o fim das restrições impostas pelos capitães-generais ao comércio marítimo paulista com a assinatura da Carta Régia de Abertura dos Portos, destacamos Afonso d'Escragnoille Taunay (*História colonial da cidade de São Paulo no século XIX (1801-1822)*. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1956. v. 3); Sérgio Buarque de Holanda (São Paulo. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico. 3. ed. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1972. v. 2, p. 509-572) e Maria Thereza Schorer Petrone (*A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*. São Paulo: Difel, 1968. (Corpo e Alma do Brasil, 21)).

⁴ MATTOS, Renato de, op. cit., p. 147-168.

grupos de negociantes radicados em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Portugal travavam pelo controle do lucrativo comércio marítimo realizado na capitania.⁵

No entanto, a despeito dos interesses que, desde antes de 1808, vinham concorrendo entre si, em torno do comércio costeiro e atlântico realizado a partir da praça santista, o episódio da abertura dos portos foi comumente apreendido pelos autores que se debruçaram sobre a história da capitania/província paulista nas primeiras décadas do XIX como um marco de transformações e rupturas nas relações mercantis estabelecidas entre a região e as demais partes do império luso. Assim, partindo dos textos clássicos de José de Souza Azevedo Pizarro e Araújo, Auguste de Saint-Hilaire e José Joaquim Machado d'Oliveira, as leituras analisadas reiteram a premissa de que, também no caso específico de São Paulo, a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 representou o fim de uma era, marcada por “arbitrariedades” e “monopólios” perpetrados pelos governadores nomeados pela Coroa, e o início de outra, em que “novos protagonistas” emergiram no espaço político paulista e foram, paulatinamente, ascendendo às posições de destaque no processo que, anos mais tarde, culminou com a dissolução definitiva dos laços que uniam os reinos do Brasil e de Portugal.⁶

Confrontando tais versões com os resultados obtidos nos estudos recentes sobre o período⁷, bem como no exame de um amplo e diversificado conjunto documental compulsado em arquivos brasileiros e portugueses, procuramos problematizar os significados da abertura dos portos face ao complexo arranjo de interesses comerciais e políticos que estavam em conflito em São Paulo à época da transferência da Corte de D. João para o Brasil. A partir de então, foi possível enunciar algumas das principais indagações que perpassam toda a tese: em que medida é pertinente tomar a abertura dos portos como ponto de inflexão na dinâmica

⁵ Ofício para os Comandantes das vilas da marinha. 05/06/1807. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 145.

⁶ ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Prefácio de Rubens Borba de Moraes. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional; INL, 1945-1948. 10 v. em 11. (Biblioteca Popular Brasileira, 4 a 13. Publicado originalmente entre 1820 e 1822); OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. *Quadro histórico da Província de São Paulo*. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, v. 4. Publicado originalmente em 1864); SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*. Tradução e prefácio de Rubens Borba de Moraes. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1940. (Biblioteca Histórica Brasileira, v. 2. Publicado originalmente em 1851).

⁷ Referimo-nos especialmente aos estudos empreendidos por Vera Lúcia Nagib Bittencourt (*De alteza real a imperador: o governo do Príncipe D. Pedro, de abril de 1821 a outubro de 1822*. 2006. 394 p. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007), Ana Paula Medici (*Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. 2010. 286 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010) e Maria Aparecida Menezes Borrego (*A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010).

mercantil de São Paulo? Teriam os conflitos entre grupos paulistas, fluminenses e reinóis se acirrado após a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808? Ou teria a intromissão de novos protagonistas alterado seus contornos?

À medida que essas e outras questões foram sendo delineadas, deparamo-nos com alguns problemas que, embora não estivessem no horizonte do presente estudo, requeriam nossa atenção. Referimo-nos ao modo como tradicionalmente a abertura dos portos nos tem sido apresentada pela historiografia enquanto fato definido e irredutível, perfeitamente encadeado aos demais eventos que compõem a cronologia consagrada do processo de formação da nacionalidade e do Estado brasileiros. Tomando como referência as reflexões formuladas por Lucien Febvre, Carlos Alberto Vesentini e Cecilia Helena de Salles Oliveira sobre a necessidade de compreendermos os chamados “fatos históricos” enquanto “agentes ativos da memória, como registros a demandar contínuo questionamento”⁸, procuramos nos desviar de simplificações e generalizações que pudessem comprometer a compreensão das circunstâncias que presidiram a deliberação da abertura dos portos e, mais especificamente, suas implicações na capitania/província de São Paulo, objetivo fundamental da tese.

Nesse sentido, reconhecendo que o tema e as interpretações sobre o episódio revestem-se de enorme complexidade, consideramos imprescindível – antes mesmo de encaminharmos as questões que norteiam o presente estudo – fazer um breve exame preliminar dos modos pelos quais o tema foi registrado e interpretado desde o limiar do século XIX, quando José da Silva Lisboa, futuro visconde de Cairu, erigiu versões e argumentos sobre os quais muitas das interpretações formuladas sobre a Carta Régia de 1808 permanecem ainda hoje atreladas. Importa, assim, sublinhar que a análise das principais leituras empreendidas sobre a abertura dos portos que apresentamos nesta introdução certamente não se pretende exaustiva, mas se faz necessária, uma vez que, durante todo o percurso da tese, buscamos estabelecer com elas um diálogo crítico.

⁸ OLIVEIRA, Cecilia Helena L. de Salles. Repercussões da revolução: delineamento do Império do Brasil, 1808/1831. In: GRINBERG, Keila; SALLLES, Ricardo (Orgs.). *O Brasil Imperial (1808-1831)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. 1, p. 47. (Coleção Brasil Imperial); OLIVEIRA, Cecilia Helena L. de Salles. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*. Bragança Paulista, SP: Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa em História da Universidade São Francisco; Ícone, 1999, especialmente o primeiro capítulo; FEBVRE, Lucien. *Combates pela história*. Tradução de Leonor Martinho Simões e Gisela Moniz. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1985. p. 32-33; e VESENTINI, Carlos Alberto. *A teia do fato: uma proposta de estudo sobre a memória histórica*. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 23-64.

*

Com o intuito de celebrar a aclamação do príncipe regente D. João como rei de Portugal, José da Silva Lisboa, então deputado da Real Junta do Comércio e desembargador da Casa de Suplicação do Reino do Brasil, foi encarregado de redigir a *Memória dos benefícios políticos de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*⁹. Editada pela Impressão Régia, tempos depois da cerimônia de aclamação do monarca português – realizada em fevereiro de 1818 na cidade do Rio de Janeiro –, a *Memória* era, conforme frisava o próprio autor, “digna de atenção pela matéria”, pois trazia a público “observações históricas e econômicas, para mostrar a grandeza dos benefícios soberanos desde esse tempo, e afervorar os espíritos dos compatriotas, a fim de fazerem cordiais e perenes votos de ser longo e próspero o reinado de El-Rei Nosso Senhor”.¹⁰

Tomando a data de 1808 como ponto de inflexão da história da monarquia portuguesa, Silva Lisboa compõe a cronologia dos eventos subsequentes à transferência da família real, a partir da distinção dos episódios da abertura dos portos e da assinatura dos tratados de aliança e comércio com a Inglaterra em 1810, os quais, a seu ver, configuravam os acontecimentos decisivos do processo de reorganização da Coroa lusitana no Rio de Janeiro. De acordo com Tereza Cristina Kirschner, ao enfatizar os episódios de 1808 e 1810, Silva Lisboa procurava responder aos “adeptos dos princípios revolucionários franceses”, registrando quais medidas adotadas pelo príncipe regente português visavam ao “fortalecimento de um poderoso império com sede no Brasil, estruturado economicamente na base do livre comércio”¹¹. Publicada poucos meses após o movimento revolucionário pernambucano de 1817, que teria sido debelado, segundo a autora, “com ampla aprovação das elites do Sudeste”, a *Memória* expressava “um otimismo em relação ao futuro do império luso-brasileiro”. Essa expectativa pautava-se na crença de que o crescimento do comércio e da população do Rio de Janeiro, a partir da abertura dos portos e da elevação do Brasil a reino, em 1815, consolidava, “ao mesmo tempo, a autoridade régia e a unidade do império”.¹²

⁹ LISBOA, José da Silva, *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*, cit.

¹⁰ Ibidem, p. 5.

¹¹ KIRSCHNER, Tereza Cristina. *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2009. p. 191. Sobre o detalhamento da trajetória intelectual e política de José da Silva Lisboa, consultar também: ROCHA, Antonio Penalves (Org.). *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*. São Paulo: Editora 34, 2001.

¹² KIRSCHNER, Tereza Cristina, op. cit., p. 191.

De acordo com Silva Lisboa, após o desembarque em Salvador, o príncipe regente, movido por “espontânea resolução”, assinou em 28 de janeiro de 1808 a Carta Régia que instituía a “abertura dos portos do Brasil a todas as Nações pacíficas, e admissão provisória de todos os gêneros, fazendas, e mercadorias, exceto dos de notório Real Estanco”. A decisão de D. João teria inaugurado uma “nova Grande Era nos Anais da Civilização”, pois, ao mesmo tempo que suspendia “interinamente” o “sistema colonial”, lançava as bases fundamentais para o estabelecimento do “liberal sistema econômico”¹³. Ademais, segundo o autor, a manutenção do chamado “sistema colonial” atendia somente à “exorbitância das pretensões dos Comerciantes, e Fabricantes” reinóis, bem como os negociantes satisfeitos com a “curta razão da trivial carreira do Brasil e Guiné, mui pouco na Índia, e China, a troco da incalculável perda da Ciência Mercantil, da Potência Marítima e do estabelecimento de Casas de Comércio na Europa”.¹⁴

Anos mais tarde, ao analisar as transformações engendradas após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, Francisco Adolfo de Varnhagen, na *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*¹⁵, aproximava suas considerações daquelas apresentadas por Silva Lisboa, especialmente ao destacar a abertura dos portos como medida responsável pela anulação do estatuto colonial da América portuguesa. Elaborada na década de 1850, a obra integrava o projeto fomentado pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) para a consolidação da história nacional amparada no levantamento e arranjo de ampla documentação. Assim, convencido de que “a verdade é a alma da História, que só ela pode oferecer harmonia eterna entre os fatos narrados [e] que o verdadeiro critério da verdade histórica não se pode aquilatar senão pela concordância nos incidentes”,

¹³ LISBOA, José da Silva, *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*, cit., p. 66-67.

¹⁴ Ibidem, p. 118.

¹⁵ VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*. 2. ed. Rio de Janeiro: E. e H. Laemmert, 1877 (Publicado originalmente em 1857). Sobre a obra de Varnhagen, consultar, entre outros, os estudos de Arno Wehling (*Estado, história, memória: Varnhagen e a construção da identidade nacional*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999); Nilo Odalia (*As formas do mesmo: ensaios sobre o pensamento historiográfico de Varnhagen e Oliveira Vianna*. São Paulo: Editora Unesp, 1997); Lúcia Maria Paschoal Guimarães (*A transferência da Corte Portuguesa para o Brasil: interpretações e linhagens historiográficas*. In: MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia (Orgs.). *1808: a Corte no Brasil*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense (UFF), 2010. p. 59-76); Cecilia Helena L. de Salles Oliveira (*A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit., especialmente o primeiro capítulo “A historiografia e a questão da independência”); e Wilma Peres Costa (*A independência na historiografia brasileira*. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 53-117).

Varnhagen tencionava “remontar” a história dos “feitos gloriosos dos antigos Portugueses” antes do surgimento do Império e da nação brasileiros.¹⁶

De acordo com o autor, ao mesmo tempo que “libertou” o comércio do “jugo colonial”, a Carta Régia de 28 de janeiro possibilitou o delineamento da “nacionalidade brasileira”, ao ensejar as condições necessárias para a emancipação econômica e política do Brasil. Sob essa perspectiva, Varnhagen afirmava que a elevação do Brasil à condição de reino unido a Portugal e Algarves representava um “ato diplomático” cuja função era notificar aos governos das nações aliadas uma situação que já era amplamente difundida entre os súditos portugueses, e até mesmo entre os europeus. Conforme o autor, “para nós o Brasil já sem essa declaração era reino emancipado desde 1808, e assim reputava a própria Europa”.¹⁷

Da mesma forma, em obra editada por ocasião das comemorações do centenário da transmigração da família real, Oliveira Lima distinguia a abertura dos portos como a medida responsável pelo fim da sujeição colonial e a configuração de um reino “autônomo e emancipado” de sua antiga metrópole, mas que ainda se mantinha subordinado à autoridade do monarca português¹⁸. Em outros termos, assim como Varnhagen, Oliveira Lima compreendia a proclamação da Independência como reiteração das circunstâncias políticas e econômicas estabelecidas em 1808, após a transferência da Corte para a América e a consecutiva abertura dos portos. Não obstante, Oliveira Lima declarava que a Carta Régia de 1808 não deveria ser entendida como uma “desinteressada e intencional cortesia do príncipe regente aos seus súditos ultramarinos”¹⁹, mas sim como uma “precaução econômica necessária e inadiável”, face à desarticulação do comércio marítimo entre os reinos de Portugal e Inglaterra. Assim, para o autor, a franqueza dos portos:

[...] foi realmente decretada muito para compensar das suas perdas os aliados do Reino, senhores do mar e únicos para quem naquela data tinha valor a concessão, a qual contrabalançou de algum modo o prejuízo resultante dos portos peninsulares trancados ao seu comércio.²⁰

¹⁶ VARNHAGEN, Francisco Adolfo de, *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*, cit., p. 10.

¹⁷ Ibidem, p. 1.103-1.104.

¹⁸ LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brazil: 1808/1821*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues, 1908. 2 v. Sobre a interpretação elaborada por Oliveira Lima, consultar os estudos de Marcelo dos Reis Tavares (*Oliveira Lima e a fundação da nacionalidade brasileira por Dom João VI*. Franca, SP: Editora Unesp, 2003) e Teresa Maria Malatian (*Oliveira Lima e a construção da nacionalidade*. São Paulo: Fapesp; Bauru, SP: Edusc, 2001.).

¹⁹ LIMA, Manuel de Oliveira, op. cit., v. 1, p. 191.

²⁰ Ibidem, p. 211.

Percebe-se assim que, apesar das especificidades, os estudos empreendidos por Adolfo de Varnhagen e Oliveira Lima compartilhavam da noção de que tanto a abertura dos portos em 1808 quanto os tratados de aliança e comércio de 1810 representavam o “caráter mais radical das mudanças desencadeadas pela transmigração da corte portuguesa para o Brasil”²¹. Esse entendimento aponta para a força da interpretação de José da Silva Lisboa, uma vez que os dois episódios são comumente compreendidos em função dos eventos subsequentes, especialmente aqueles relacionados à separação de Portugal em 1822. Da mesma forma, cumpre assinalar a complexidade da obra de Silva Lisboa, a qual foi sendo apropriada posteriormente, sofrendo constantes recriações e atualizações.²²

Com efeito, a cristalização do ano de 1808 como umas das principais balizas da história brasileira também foi sublinhada por Caio Prado Júnior em diferentes momentos de sua obra. Em *Evolução política do Brasil e outros estudos*, publicado em 1933, o autor enfatiza que “a transferência da Corte constituiu praticamente a realização da nossa Independência”²³. Para Caio Prado, a importância da data residia no caráter excepcional que a presença da família real na América portuguesa imprimiu ao processo de independência do Brasil em relação às demais colônias americanas, uma vez que, estabelecido no Rio de Janeiro, o próprio governo metropolitano lançava as bases da autonomia brasileira ao abolir, “uma atrás da outra, as velhas engrenagens da administração colonial, e substituí-las por outras já de uma nação soberana”²⁴. Ou seja, frente às características mercantis da colonização, só a transferência da Corte e a inversão que gerou poderiam criar ou dar desenvolvimento à luta pela autonomia. Nesse sentido, Caio Prado pondera:

²¹ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil. In: SOIHET, Rachel et al. (Orgs.). *Mitos, projetos e práticas políticas: memória e historiografia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 395.

²² Sobre a obra de José da Silva Lisboa e os liames entre história e memória no âmbito dos relatos produzidos sobre a formação do Estado e da sociedade imperiais, ver: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles. *Repercussões da revolução: delineamento do Império do Brasil, 1808/1831*, cit.

²³ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980. p. 42-43 (1ª ed. de 1933). Sobre Caio Prado e sua posição na historiografia brasileira, consultar, entre outros, os estudos de Wilma Peres Costa (*A independência na historiografia brasileira*, cit.) e Lúcia Maria Paschoal Guimarães (*Sobre a história da historiografia brasileira como campo de estudos e reflexões*. In: GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal et al. (Orgs.). *Estudos de historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas (FGV), 2010. p. 19-35), bem como: COSTA, Iraci del Nero da. Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior. In: PIRES, Júlio Manuel; COSTA, Iraci del Nero da (Orgs.). *O capital escravista-mercantil e a escravidão nas Américas*. São Paulo: EDUC; Fapesp, 2010. p. 77-114.

²⁴ PRADO JÚNIOR, Caio, op. cit., p. 43.

O certo é que se os marcos cronológicos com que os historiadores assinalam a evolução social e política dos povos se não estribassem unicamente nos caracteres externos e formais dos fatos, mas refletissem a sua significação íntima, a independência brasileira seria antedatada de quatorze anos, e se contaria justamente da transferência da Corte em 1808.²⁵

Por sua vez, em *História econômica do Brasil*, publicada em 1945, Caio Prado aprofunda suas reflexões em torno das consequências engendradas após a implantação da sede da monarquia portuguesa no Rio de Janeiro. Nesse sentido, atendo-se ao exame dos significados da abertura dos portos, descrita como o marco da “libertação econômica do Brasil”, o autor ressalta que a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 resultou da confluência de “fatores externos e internos” à colônia.²⁶

Referindo-se à “força exterior e geral” responsável pela franquia dos portos brasileiros, Caio Prado assinala a “desagregação do regime colonial” encetada na segunda metade do século XVIII pelo avanço da industrialização inglesa. Segundo o autor, “o aparecimento do capitalismo industrial em substituição ao antigo e decadente capitalismo comercial” culminou no “declínio do antigo sistema colonial”, fundado “naquilo que se convencionou chamar o pacto colonial, e que representa o exclusivismo do comércio das colônias para as respectivas metrópoles”.²⁷

Constituindo “corpos imensos de cabeças pequenas”, as colônias ibéricas na América logo seriam abaladas pelo “comércio e intercuro do universo”²⁸. No âmbito das relações estabelecidas entre Portugal e Brasil, Caio Prado enfatiza o descompasso entre o “empobrecido” reino europeu, tido como “simples intermediário imposto e parasitário”, e a colônia, cuja força produtiva se encontrava em “franca expansão”. Nesse contexto, D. João instituiu a abertura dos portos “libertando a colônia dos entraves que três séculos de sujeição tinham acumulado em oposição ao seu livre desenvolvimento”²⁹. Conforme Caio Prado:

Destruiu-se assim, de um golpe, a base essencial em que assentava o domínio colonial português. Medida de tamanho alcance, tomada assim de afogadilho, explica-se pelas circunstâncias do momento, pois o comércio português ultramarino achava-se virtualmente interrompido pela ocupação inimiga do território metropolitano; e a menos de isolar completamente o Brasil do mundo exterior, não havia senão franqueá-lo ao comércio e à navegação de outros países. A medida foi

²⁵ PRADO JÚNIOR, Caio, *Evolução política do Brasil e outros estudos*, cit., p. 43.

²⁶ PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1953 (1ª ed. de 1945).

²⁷ Ibidem, p. 88.

²⁸ Ibidem, p. 88-89.

²⁹ Ibidem, p. 94.

aliás tomada em caráter provisório (o texto do decreto o declara expressamente); e isto já mostra que não foi ditada por nenhuma alta consideração política ou por uma nova orientação imprimida deliberadamente aos negócios coloniais, mas por simples contingências imperiosas do momento. Manter-se-á em vigor mesmo depois que os exércitos napoleônicos são definitivamente expulsos do território português (1809); mas isto é porque já não era mais possível voltar atrás.³⁰

Embora a abertura dos portos fosse designada como uma decisão de “nenhuma alta consideração política”, resultante das “contingências imperiosas do momento”, Caio Prado Júnior, em ambas as obras mencionadas, reconhece que a medida derivou da pressão britânica em vista ao estabelecimento do comércio livre com a América portuguesa. Para o autor, ao franquear os portos brasileiros, o príncipe regente teria beneficiado em grande parte os interesses comerciais ingleses; por sua vez, a primazia comercial britânica somente teria sido assegurada após a assinatura dos tratados de 1810 e o estabelecimento das tarifas preferenciais fixadas sobre os produtos importados pela Inglaterra. Entretanto, poder-se-ia supor que efetivamente a decisão respondeu provisoriamente a problemas pontuais de escoamento de produção? Ainda, estaria uma decisão dessa natureza voltada apenas ao atendimento de pressões inglesas?

Celso Furtado, no clássico *Formação econômica do Brasil* desenvolve algumas das inferências apresentadas por Caio Prado Júnior, particularmente ao enunciar que a abertura dos portos “resultava de uma imposição dos acontecimentos”. Para o autor, após a ocupação do reino de Portugal pelas tropas francesas, “desapareceu o entreposto que representava Lisboa para o comércio da colônia, tornando-se indispensável o contato direto com os mercados ainda acessíveis”³¹. Mesmo admitindo que a franqueza dos portos “na prática beneficiaria quase exclusivamente aos ingleses”, Celso Furtado afirmava que a decisão tomada em janeiro de 1808 teria sido fundamentada em argumentos apresentados por José da Silva Lisboa. Nesse sentido, relativiza a pressão inglesa exercida sobre o regente na ocasião da assinatura da abertura dos portos e revela a existência de grupos de “grandes senhores agrícolas” que possuíam “consciência clara de que Portugal constituía um entreposto oneroso”.³²

³⁰ PRADO JÚNIOR, Caio, *História econômica do Brasil*, cit., p. 91.

³¹ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6. ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964. p. 114 (1ª ed. de 1959).

³² Ibidem, p. 116.

Assim, se a abertura dos portos em 1808 resultou, em grande parte, da atuação de grupos de produtores radicados na colônia, os quais estavam dispostos a implantar “urgentemente a liberdade do comércio”, foram os tratados de 1810 que alçaram a Inglaterra ao *status* de “potência privilegiada”³³. Constituindo “em toda a primeira metade do século uma séria limitação à autonomia do governo brasileiro no setor econômico”, os termos acordados no tratado de 1810 contribuiriam, embora de forma indireta, “para que se formasse uma clara consciência da necessidade de lograr a plena independência política”.³⁴

Por sua vez, em artigo publicado em 1962, dedicado à análise das rupturas e permanências das estruturas coloniais no processo de formação do Império brasileiro, Sérgio Buarque de Holanda ressalta que, até a vinda da Corte em 1808, os habitantes da América portuguesa encontravam-se “dispersos pela distância, pela dificuldade de comunicação, pela mútua ignorância, pela diversidade, não raro, de interesses locais”³⁵. A superação dos “contrastes ou indiferenças” que separavam os colonos ganhou “novo alento desde a instalação no Rio de Janeiro da Corte”, pois, acompanhada de um “imenso séquito de funcionários, fâmulos, e parasitas”, a presença da família real evidenciou a “debilidade de um domínio que a simples distância aureolara na colônia de formidável prestígio”.³⁶

Para o autor, ao mesmo tempo que suscitou nos súditos americanos, “mesmo quando procedam das classes ínfimas”³⁷, um “melhor senso de realidade” sobre os seus dominadores, o convívio “forçado” com reinóis e outros estrangeiros ensejou a unidade dos povos antes dispersos na vasta colônia. Nesse sentido, segundo Sérgio Buarque, a partir das transformações decorridas após a instalação da Corte no Brasil, a exemplo da abertura dos portos, assinala-se “uma fecunda transação [...] entre o nosso passado colonial e as nossas instituições nacionais”.³⁸

A transferência da Corte para o Brasil, aliada às “contradições” das medidas adotadas pelo príncipe regente, contribuíram para o agravamento da “oposição” de interesses entre colônia e metrópole, o que resultou no crescimento “do número dos que lutavam pela

³³ FURTADO, Celso, *Formação econômica do Brasil*, cit., p. 114-115.

³⁴ *Ibidem*, p. 116.

³⁵ HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial: sua desagregação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O processo de emancipação. 3. ed. São Paulo: Difel, 1970. Tomo 2, v. 1, p. 9.

³⁶ *Ibidem*, p. 11.

³⁷ *Ibidem*, p. 11.

³⁸ *Ibidem*, p. 39.

implantação de formas representativas de governo”. No entanto, as “ideias liberais” assumiriam diferentes contornos entre os grupos antagônicos, uma vez que, para os colonos, a “adesão ao liberalismo significava adesão às ideias livre-cambistas; para os metropolitanos significava o desejo de cercear as arbitrariedades do poder real que, por sua política liberal, prejudicava os interesses dos portugueses”.³⁹

De outra parte, no estudo clássico sobre o reajustamento das relações entre Portugal e Brasil durante a crise dos mecanismos estruturais do “sistema colonial mercantilista”, em fins do século XVIII e início do XIX, Fernando Novais analisa o conjunto de medidas adotadas pelas autoridades portuguesas em vista à restituição da ordem colonial⁴⁰. Para o autor, as tensões entre o reino português e suas colônias se agravariam ainda mais às vésperas do embarque da Corte para o Brasil em 1807, momento em que, “para preservar o sistema, a perspectiva reformista avançou corajosamente até as suas fronteiras, e mesmo forçou-as: não hesitou, ainda para salvar o sistema, em sacrificar temporariamente a metrópole”⁴¹. Reconhecendo que a colônia americana era essencial para a preservação do reino de Portugal, “não só enquanto metrópole, mas enquanto estado soberano”, alguns dos principais estadistas portugueses da época, dentre os quais se destacava D. Rodrigo de Souza Coutinho, optaram pela transferência da sede da monarquia para o Brasil. Desse modo, para o autor, a data de 1808 assinala a “inversão do pacto”, no qual a colônia passa a “comandar a mudança e acaba por assimilar a metrópole”.⁴²

Ademais, em artigo dedicado ao estudo da balança comercial portuguesa em fins do século XVIII e início do XIX, Novais desdobra suas análises acerca dos significados da abertura dos portos no âmbito da conjuntura econômica da “última fase do colonialismo mercantilista”⁴³. Referenciando-se em autores já mencionados, a exemplo de José da Silva Lisboa e Caio Prado Júnior, o autor realça a importância da Carta Régia de 28 de janeiro, considerada como o marco da “suspensão do sistema colonial”. Embora estivesse ligada

³⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de, *A herança colonial: sua desagregação*, cit., p. 95.

⁴⁰ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001. O trabalho resultou da tese de doutorado defendida em 1972 e publicada pela primeira vez em 1977.

⁴¹ *Ibidem*, p. 301.

⁴² *Ibidem*, p. 302.

⁴³ NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: ensaios de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005. p. 105-126. Conforme nota explicativa, o artigo foi publicado originariamente em *L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 à 1930* (Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 1971).

“intimamente à política portuguesa, por derivar da migração da corte bragantina para a colônia americana”, a abertura dos portos teria sido a responsável pela “ruptura do pacto colonial”, tornando-se assim a “raiz das tensões de toda ordem que se desencadeiam na metrópole e na colônia”, culminando no movimento de independência do Brasil e na revolução liberal em Portugal.⁴⁴

Revisitando algumas das inferências enunciadas por Varnhagen, Caio Prado e Sérgio Buarque de Holanda, também Maria Odila Leite da Silva Dias propôs o exame do período joanino a partir da apreensão dos mecanismos internos intrínsecos ao processo de formação da nacionalidade brasileira⁴⁵. Para a autora, os estudos dedicados à análise da Independência enquanto movimento decorrente da associação entre interesses das “classes agrárias brasileiras” e o “imperialismo inglês” resultaram em interpretações demasiadamente esquemáticas e simplificadoras de “um quadro por demais complexo”⁴⁶. Nesse sentido, a autora questiona o “apego à imagem da colônia em luta contra a metrópole”, bem como a compreensão corrente sobre o episódio do 7 de setembro como marco efetivo da emancipação política do Brasil. De acordo com Maria Odila, “o fato é que a consumação formal da separação política foi provocada pelas dissidências internas de Portugal, expressas no programa dos revolucionários liberais do Porto e não afetaria o processo brasileiro já desencadeado com a vinda da Corte em 1808”.⁴⁷

Após a instalação da Corte na América portuguesa, diversas medidas teriam sido adotadas pelo príncipe regente com o intuito de “reorganizar a metrópole na colônia” a partir do estabelecimento e consolidação de um “novo império no Brasil”⁴⁸. Verificou-se o “recrudescimento dos processos de colonização”, expresso no enraizamento de interesses portugueses no Centro-Sul da colônia, a exemplo da integração da Corte do Rio de Janeiro com as demais regiões do Brasil por intermédio do comércio de abastecimento, assim como o

⁴⁴ NOVAIS, Fernando A., Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808), cit., p. 105-106.

⁴⁵ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole. In: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 7-37. O texto foi publicado originalmente como capítulo do livro: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822: dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972. p. 160-184.

⁴⁶ DIAS, Maria Odila Leite da Silva, op. cit., p. 11.

⁴⁷ Ibidem, p. 12.

⁴⁸ Ibidem, p. 14.

entrelaçamento de interesses comerciais e agrários de grupos locais com os “privilégios administrativos e o nepotismo do monarca”.⁴⁹

A abertura dos portos enquadra-se, assim, no conjunto de diretrizes empregadas em vista à “transformação da colônia em metrópole”, uma vez que, assinada a Carta Régia de 28 de janeiro, “pela primeira vez, desde o início da colonização, configuravam-se nos trópicos portugueses preocupações próprias de uma colônia de povoamento e não apenas de exploração ou feitoria comercial”⁵⁰. Ao enfatizar que a sociedade colonial não estava apta para “fomentar movimentos de liberação de cunho propriamente nacionalista no sentido burguês do século XIX”⁵¹, a autora conclui que a “única solução aceitável” para a manutenção da estrutura social e econômica colonial, fundamentada no trabalho escravo, era a “transformação da colônia em metrópole interiorizada”. Dessa constatação, a autora sublinha o caráter conservador da Independência e da formação do Estado monárquico brasileiro:

O fato é que a semente da “nacionalidade” nada teria de revolucionário: a monarquia, a continuidade da ordem existente eram as grandes preocupações dos homens que forjaram a transição para o Império [...] A semente da integração nacional seria, pois, lançada pela nova Corte como um prolongamento da administração e da estrutura colonial, um ato de vontade de portugueses adventícios, cimentada pela dependência e colaboração dos nativos e forjada pela pressão dos ingleses que queriam desfrutar do comércio sem ter de administrar [...].⁵²

Conquanto sob perspectivas distintas, os autores aqui brevemente analisados compartilham de algumas premissas sobre o tema. A primeira delas, e talvez a mais nítida, refere-se ao modo como, independentemente dos sentidos conferidos às transformações desencadeadas pela abertura dos portos, cada um dos estudos sustentou sem alterações a periodização cristalizada, em 1818, por José da Silva Lisboa. Nesse sentido, ora como marco de superação do estatuto colonial, ora como episódio que assinala o advento da nacionalidade brasileira, a decisão emerge na grande maioria dos trabalhos como expressão máxima do “caráter incontornável da ruptura e da descontinuidade estabelecida pelo ineditismo da situação”.⁵³

⁴⁹ DIAS, Maria Odila Leite da Silva, *A interiorização da metrópole*, cit., p. 19-20.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 33-34.

⁵¹ *Ibidem*, p. 18.

⁵² *Ibidem*, p. 32.

⁵³ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, *De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil*, cit., p. 401.

Nota-se ainda que, à medida que a assinatura da Carta Régia de 1808 foi sendo alçada à posição de marco decisivo no movimento de ruptura inaugurado pela transferência da família real para o Brasil, diversas outras medidas adotadas durante o período joanino foram praticamente relegadas a um plano secundário pelos autores dedicados ao assunto, a exemplo do conjunto de medidas que, entre 1808 e 1814, desdobrou a Carta Régia de 28 de janeiro, dando-lhe outras significações, conforme procuraremos discutir ao longo desta tese.

Todavia, nas últimas décadas, diversos estudos têm evidenciado outros eventos cujos significados foram igualmente relevantes para a compreensão do processo de reorganização da monarquia portuguesa nos trópicos. Assim, as análises empreendidas por Maria de Lourdes Viana Lyra, Kirsten Schultz, Maria de Fátima Gouvêa, entre outros, realçam a importância da elevação do Brasil ao *status* de reino unido a Portugal e Algarves em 1815 e a cerimônia de aclamação de D. João VI em 1818, no âmbito das mudanças observadas, principalmente na cultura política e na sociabilidade da época.⁵⁴

Ademais, outro aspecto comum à maioria dos trabalhos mencionados é a compreensão de que as repercussões da abertura dos portos teriam sido idênticas a todas as regiões da “colônia brasileira”, vista muito genericamente como uma unidade homogênea. Esse entendimento, conforme bem pontuou Silvia Hunold Lara, foi compartilhado especialmente por aqueles autores tributários de uma perspectiva analítica “macroestrutural”, assentada predominantemente em uma noção sistêmica das relações estabelecidas entre colônia e metrópole⁵⁵. Empreendidas entre as décadas de 1940 e 1970, essas análises associaram o caráter “radical” da abertura dos portos ao colapso do pacto colonial e de todas as engrenagens que até aquela ocasião mantiveram o Brasil atrelado a Portugal.⁵⁶

⁵⁴ LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil: bastidores da política: 1798-1822*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994; SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes tropical: império, monarquia e a corte real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil, cit., p. 393-408; e GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 707-752.

⁵⁵ LARA, Silvia Hunold. Conectando historiografias: a escravidão africana e o antigo regime na América portuguesa. In: BICALHO, Maria Fernanda Baptista; FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Orgs.). *Modos de governar: ideias e práticas no Império português séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 24.

⁵⁶ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil, cit., p. 395.

De outra parte, reconhecendo que as generalizações advindas dessas correntes interpretativas obstaram a compreensão das especificidades locais de São Paulo à época da abertura dos portos, as reflexões desenvolvidas ao longo desta tese apoiam-se em um conjunto de estudos que nos últimos anos vem lançando mão das noções de *rede* e *conexões imperiais* como ferramentas adequadas à elucidação das contradições e conflitos sociais e de interesses que marcaram a política joanina e que ensejaram a separação entre os “portugueses” do Brasil e de Portugal⁵⁷. Nesse sentido, considerando o modo como, desde o século XIX, o tema foi delineado e apresentado, e valorizando a literatura mais recente, que problematiza cronologias e afirmações consagradas, buscamos deslindar ao longo da tese as circunstâncias políticas, econômicas e sociais paulistas no âmbito das redes de negócio, de poder e de parentesco que entrelaçavam homens de negócio, produtores e autoridades radicadas em São Paulo, no Rio de Janeiro e no reino de Portugal, desde as últimas décadas do século XVIII, até momentos antes da proclamação da Independência em 1822.

⁵⁷ Sobre uma conceituação aprofundada das noções de *rede* e *império*, consultar: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; FRAGOSO, João Luís Ribeiro et al. (Orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006; BICALHO, Maria Fernanda Baptista. Dos ‘Estados Nacionais’ ao ‘sentido da colonização’: história moderna e historiografia do Brasil colonial. In: ABREU, Martha Abreu; SOIHET, Rachel; GONTIJO, Rebeca (Orgs.). *Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Faperj, 2007. p. 67-87; BICALHO, Maria Fernanda Baptista. Da colônia ao império: um percurso historiográfico. In: SOUZA, Laura de Mello e; FURTADO, Junia Ferreira; BICALHO, Maria Fernanda Baptista (Orgs.). *O governo dos povos*. São Paulo: Alameda, 2009. p. 91-105; e FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Desenhando perspectivas e ampliando abordagens: de o antigo regime nos trópicos a na trama das redes. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 13-40.

**CAPÍTULO 1 – POLÍTICA E NEGÓCIOS NA CAPITANIA
DE SÃO PAULO (1788-1803)**

CAPÍTULO 1 – POLÍTICA E NEGÓCIOS NA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1788-1803)

Ao sugerir que o significado da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 havia sido idêntico em todas as regiões da América portuguesa, parte substancial das obras dedicadas ao estudo da transferência da Corte joanina para o Brasil relegou a um segundo plano as especificidades locais, particularmente o lugar que, na ocasião, cada uma das capitanias ocupava nas redes mercantis do império luso. Nesse sentido, o exame das práticas produtivas e comerciais em São Paulo à época da abertura dos portos revela a importância do estudo da atuação de grupos de negociantes e autoridades metropolitanas radicadas na capitania nas últimas décadas do setecentos, período marcado por conflitos que permeavam as relações comerciais estabelecidas com o Reino, a praça do Rio de Janeiro e as demais áreas do império português.

Com efeito, conforme avançamos em nossas investigações, a análise das diretrizes adotadas pelos capitães-generais Bernardo José de Lorena (1788-1797) e Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802) assumiu grande relevo, notadamente o conjunto de medidas que visavam à concentração do comércio marítimo paulista no porto da vila de Santos. Designadas genericamente como “lei do porto único” pela bibliografia que tratou do tema, as orientações expressas pelo governador Lorena foram comumente interpretadas como medida “reparadora” do quadro de “decadência” econômica que teria marcado praticamente todo o século XVIII paulista⁵⁸. É o que podemos observar, por exemplo, nas considerações de Afonso d’Escragnolle Taunay acerca da cidade de São Paulo e das demais freguesias do planalto de Piratininga na segunda metade do setecentos⁵⁹. Conforme o autor, entre os habitantes dessa região prevalecia aquilo que caracterizou como sendo uma “rudimentar” agricultura de subsistência, implicando, assim, um estado de “acentuada pobreza” em relação à “opulência” característica do Nordeste canavieiro. Tal situação, afirmava Taunay, prolongou-se até as décadas finais da centúria, quando a política de fomento agrícola dirigida

⁵⁸ As questões relativas à atuação dos governadores e capitães-generais de São Paulo em fins do século XVIII foram discutidas em profundidade em nossa dissertação de mestrado e no artigo: Problematicando a “decadência” paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808). *HISTOReLo: Revista de Historia Regional y Local da Universidad Nacional de Colombia*, v. 6, p. 126-151, jun. 2014.

⁵⁹ TAUNAY, Afonso d’Escragnolle. *História da cidade de São Paulo no século XVIII (1765-1801)*. 4. ed. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951. v. 2, parte 1 (1ª ed. de 1931).

pelos governadores designados pela Coroa foi capaz de “reerguer” a capitania paulista de sua “inércia irreduzível”⁶⁰. Nessa perspectiva, referindo-se ao comércio realizado em São Paulo nesse período, Taunay afirmava que:

[...] o único gênero agrícola que se achava em condições de proporcionar resultados lucrativos aos produtores, acaso embarcado para o Reino, ainda era o açúcar que o resto pelo preço vil não poderia compensar as enormes despesas dos carretos agravados pelo grande desnível entre o litoral e o planalto.⁶¹

Anos mais tarde, a “decadência” de São Paulo colonial associada à primazia da agricultura de gêneros de subsistência seria retomada por aqueles autores cujas análises foram influenciadas pela Comissão Econômica para a América Latina (Cepal). Com o objetivo de investigar as origens do subdesenvolvimento brasileiro, os trabalhos alinhados a essa perspectiva teórica privilegiaram o estudo das “áreas dinâmicas” do período colonial, nomeadamente o Nordeste açucareiro e as regiões mineradoras, desprezando, assim, as particularidades sociais e econômicas da capitania paulista, bem como de outras localidades em que predominava a produção voltada ao abastecimento interno da colônia⁶². Segundo essa bibliografia, a “inexpressividade” econômica de São Paulo perduraria até o início da administração do capitão-general Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775), responsável pelo estímulo à produção de gêneros exportáveis para o mercado atlântico, a exemplo do açúcar, anil e algodão.⁶³

Da mesma forma, em seu clássico estudo, Maria Thereza Petrone sublinhou que a lavoura canavieira havia se tornado relevante em São Paulo, a partir da retomada da autonomia administrativa da capitania quando, em 1765, o Morgado de Mateus assumiu o posto de governador e capitão-general⁶⁴. Durante a sua administração, a produção de açúcar tornou-se um empreendimento visando ao mercado atlântico, viabilizando, assim, a acumulação de capitais e a organização da infraestrutura necessária ao futuro desenvolvimento da economia cafeeira durante o século XIX.

⁶⁰ TAUNAY, Afonso d’Escragno, *História da cidade de São Paulo no século XVIII (1765-1801)*, cit., p. 18.

⁶¹ Ibidem, p. 17.

⁶² Entre as análises elaboradas sob a égide da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), destacamos o trabalho clássico de Celso Furtado (*Formação econômica do Brasil*, cit.) e: MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole*. 2. ed. São Paulo: Difel, 1970.

⁶³ MORSE, Richard M., op. cit., p. 35.

⁶⁴ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit.

Conforme Thereza Petrone, os primeiros resultados da política de fomento agrícola principiada pelo Morgado de Mateus começaram a aparecer décadas mais tarde, durante o governo de Bernardo José de Lorena, quando o açúcar definitivamente “transformou a vida econômica do paulista”⁶⁵. Segundo a autora, a importância desse capitão-general para o efetivo desenvolvimento da lavoura canavieira em São Paulo decorria, em grande medida, de duas disposições que haviam sido adotadas logo no início de sua administração, em vista ao incremento da agricultura e do comércio da capitania. A primeira delas era a construção de uma estrada pavimentada na Serra do Mar que, posteriormente, passou a ser conhecida como “calçada do Lorena”⁶⁶. A segunda, por sua vez, determinava a restrição ao comércio de cabotagem “para favorecer a exportação direta de Santos para Portugal”⁶⁷. De acordo com a autora, muito embora os negociantes e produtores interessados na manutenção da navegação costeira entre os portos da capitania e das demais regiões da América portuguesa tenham sido prejudicados com a obrigatoriedade estipulada por Lorena, a decisão teria beneficiado sensivelmente a produção açucareira da região de Serra Acima.

Do mesmo modo, ao tratar dos níveis de riqueza de São Paulo na década de 1760, Alice Canabrava destacava que o processo de “recuperação” econômica da capitania iniciado em 1765 pelo Morgado de Mateus atingiu o seu ápice quando, em 1788, Bernardo José de Lorena instituiu a “centralização no porto de Santos do comércio direto da capitania com a metrópole”⁶⁸. Por seu turno, muito embora reconhecesse a inexistência da lavoura de produtos voltados ao comércio ultramarino como a principal causa do quadro de “pobreza” que prevaleceu em São Paulo até as últimas décadas do século XVIII, Canabrava sublinhava a presença de grupos de negociantes que concentravam boa parte da riqueza da capitania e que,

⁶⁵ Assim como Maria Thereza Petrone, Heloísa Bellotto destacou que o Morgado de Mateus “iniciou o preparo da infraestrutura política e econômica que só começaria a se fazer sentir no fim do século, com o capitão-general Bernardo José de Lorena” (BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775*. 2. ed. rev. São Paulo: Alameda, 2007. p. 6).

⁶⁶ Pouco tempo depois de inaugurada, em fevereiro de 1792, o capitão-general endereçou um ofício ao ministro Martinho de Mello e Castro realçando como a obra havia facilitado sobremaneira o escoamento da produção do planalto paulista até a vila de Santos. Em suas palavras, “até de noite se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar tropas de bestas encontradas sem pararem; o péssimo caminho antigo, e os princípios da Serra bem conhecidos, eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica mais fácil” (Cf. Carta ao Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello Castro. 15/02/1792. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 70-71). Sobre a pavimentação do Caminho da Serra do Mar, ver: MENDES, Denise. *A calçada do Lorena: o caminho de tropeiros pra o comércio do açúcar paulista*. 1994. 210 p. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

⁶⁷ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 144.

⁶⁸ CANABRAVA, Alice Piffer. Decadência e riqueza. *Revista de História*, São Paulo, v. 50, n. 100, p. 338, out./dez. 1974.

mesmo sem um comércio direto com o reino europeu, mantinham estreitos laços mercantis com as zonas meridionais da colônia, bem como as áreas mineradoras e o Rio de Janeiro, tornando possível, assim, a acumulação de fortunas por um determinado segmento da população paulista.⁶⁹

Salientando as iniciativas dos capitães-gerais nas décadas finais do século XVIII com vista à revitalização econômica de São Paulo, Maria Thereza Petrone e Alice Canabrava apresentam dados que permitem relativizar a imagem da capitania paulista como região desvinculada da produção mercantil colonial em período anterior ao incremento do cultivo de gêneros exportáveis. Pelo contrário, ao destacarem a importância da infraestrutura formada pela agricultura e pelo comércio voltados ao abastecimento interno, ambas as autoras apontam para a inserção de São Paulo nas redes mercantis que articulavam a capitania às demais partes da colônia, antes do advento da lavoura canavieira em 1765. Assim, tais análises subsidiam as recentes pesquisas que questionam as interpretações “clássicas” que privilegiaram de forma desmesurada o modelo da grande propriedade monocultora escravista orientada à exportação como principal forma de ocupação e exploração da América portuguesa.⁷⁰

De fato, nas últimas décadas, importantes estudos dedicados à capitania de São Paulo no período que antecedeu o desenvolvimento da lavoura canavieira foram elaborados, dentre os quais distinguimos o trabalho de Maria Luiza Marcílio⁷¹. Analisando os aspectos demográficos da região no século XVIII, a autora contesta as interpretações que reiteradamente associaram os sucessivos desmembramentos das áreas mineradoras, bem como a criação das capitanias autônomas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso à retração da agricultura e do comércio paulistas. De outro modo, ao examinar as listas nominativas das principais vilas de São Paulo, Marcílio observa um crescimento expressivo da população da capitania, além do incremento da produção de gêneros destinados ao mercado consumidor mineiro.⁷²

⁶⁹ CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia de decadência: níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767. In: _____. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; Editora Unesp; ABPHE, 2005. p. 193-194.

⁷⁰ Dentre os estudos dedicados à análise crítica dos modelos interpretativos que minimizaram a dinâmica da produção voltada ao abastecimento das diferentes áreas da América portuguesa, ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo Garcia. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 23-60; e COSTA, Iraci del Nero da, *Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior*, cit.

⁷¹ MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2000.

⁷² *Ibidem*, p. 296.

Examinando o processo de mercantilização da produção agrícola paulista em meados do século XVII, Ilana Blaj constatou que o abastecimento dos núcleos circunvizinhos à capitania propiciou a circulação e a acumulação de capitais na região⁷³. Para a autora, a dinamização da economia da vila e capitania de São Paulo já era perceptível antes do advento das minas, havendo desde a década de 1680 uma produção agrícola que superava o estágio de autoconsumo e redes de comércio que integravam o planalto com as regiões vizinhas. Aproximando-se das conclusões apresentadas por John Monteiro sobre a importância da exploração da mão de obra escrava indígena em São Paulo⁷⁴, a autora frisa que a progressiva concentração de riquezas nas mãos da elite local e a consequente “marginalização” de pequenos e médios colonos após a descoberta das Gerais “revelam não a famosa pobreza paulista, mas as potencialidades de uma região voltada ao abastecimento interno”.⁷⁵

Mais recentemente, Maria Aparecida Borrego demonstrou que, na primeira metade do século XVIII, o comércio praticado na cidade de São Paulo atraiu um número considerável de negociantes reinóis interessados em participar dos circuitos comerciais que interligavam a capitania às demais regiões da América portuguesa⁷⁶. Referindo-se à importância desses negociantes na sociedade paulistana da época, a autora ressalta que:

[...] se nos restringirmos ao contexto da cidade de São Paulo e compararmos os cabedais dos homens de negócio com os do grupo agrário – tanto pelos inventários, como pelo censo de 1765 –, os valores indicam que os mercadores e os homens de negócio eram detentores de avultados patrimônios e integravam a elite econômica paulistana setecentista.⁷⁷

Por fim, cumpre assinalar as contribuições de Francisco Vidal Luna e Herbert Klein acerca dos aspectos demográficos e econômicos de São Paulo entre os anos de 1750 e 1850⁷⁸. Segundo os autores, além do desenvolvimento da cultura canavieira e da introdução do café na segunda metade do XVIII, a produção e a comercialização de gêneros alimentícios

⁷³ BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; Fapesp, 2002.

⁷⁴ MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 4. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 209-220.

⁷⁵ BLAJ, Ilana, op. cit., p. 341.

⁷⁶ BORREGO, Maria Aparecida Menezes, *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial, 1711-1765*, cit.

⁷⁷ Ibidem, p. 317.

⁷⁸ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Edusp, 2006.

expandiu-se graças ao acréscimo da demanda das regiões próximas à capitania, revelando, portanto, a efetiva integração de São Paulo nas redes de abastecimento da colônia.⁷⁹

Amparadas em um conjunto documental diversificado, tais pesquisas ensejam o questionamento das linhas interpretativas sobre as quais a maioria dos estudos dedicados à capitania de São Paulo em fins do século XVIII foi alicerçada. Com efeito, ao evidenciarem que negociantes e produtores paulistas atuavam assiduamente nos circuitos do comércio interno da colônia desde pelo menos o último quartel do seiscentos, os trabalhos de Marcílio, Blaj, Borrego, Luna e Klein, entre outros, possibilitam a revisão das imagens cristalizadas do passado colonial paulista, em especial aquelas que associaram a “decadência” da região à ausência de laços mercantis diretos entre os portos da capitania e o reino português. Submetidas a novas indagações e abordagens, as ordens referentes ao comércio marítimo que foram prescritas pelos governadores Lorena e Castro e Mendonça assumem significados muito mais complexos, indicando que as medidas voltadas à concentração das exportações no porto da vila de Santos relacionavam-se diretamente às disputas travadas por segmentos de negociantes e produtores radicados em diferentes regiões da capitania de São Paulo, no Rio de Janeiro e em Portugal. Nesse sentido, nas páginas seguintes examinaremos detidamente as tensões e os conflitos decorrentes das práticas governativas desses capitães-generais, bem como os nexos que preservavam com determinados segmentos mercantis da capitania e das demais partes do império português.

1.1 O governo de Bernardo José de Lorena e o incremento ao comércio atlântico (1788-1797)

Em outubro de 1782, Marcelino Pereira Cleto, então juiz da alfândega e de fora da vila de Santos, concluía a sua *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*⁸⁰. Como o próprio título indicava, ao longo das páginas do documento, o magistrado apresentava às autoridades paulistas e aos membros do Conselho Ultramarino não apenas as razões do “profundo estado decadente” de São Paulo, como

⁷⁹ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S., *Evolução e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*, cit., p. 18.

⁸⁰ CLETO, Marcelino Pereira. *Dissertação sobre a Capitania de São Paulo*. In: CLETO, Marcelino Pereira et al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial, 1751-1804*. Introdução e notas de Ernani Silva Bruno. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. p. 11-52. (Paulística, v. 1).

também algumas medidas que julgava fundamentais à recuperação agrícola e comercial da capitania.

Com essa perspectiva, logo no início de sua exposição, Pereira Cleto identificava os sucessivos desmembramentos de Goiás e Cuiabá em 1748 como um dos principais fatores responsáveis pelo “pauperismo” de São Paulo, uma vez que, em sua opinião, a perda dessas duas importantes áreas desviou parte expressiva do comércio das minas que passava pela capitania paulista até o porto santista. Segundo o juiz:

A capitania de São Paulo foi das primeiras, que se descobriu, e principiou-se a povoar na América, dela se fizeram [...] todos os descobrimentos que hoje formam diferentes capitanias, e por elas se fazia o negócio para todas as minas, foi este tempo de abundância para a capitania, porém dali lhe nasceu toda a decadência, em que se acha [...].⁸¹

Diante desta situação, o autor da *Dissertação* compreendia que o “pronto restabelecimento” da capitania de São Paulo só poderia ser efetivado com a ampliação da produção agrícola e do comércio de gêneros exportáveis para o mercado atlântico. Para tanto, Pereira Cleto propunha a diminuição de impostos considerados “abusivos”, a manutenção dos caminhos que ligavam o planalto ao litoral e, principalmente, a concentração do comércio marítimo da capitania no porto de Santos. Conforme destacou Ana Paula Medicci, com essa disposição, o juiz pretendia coibir a “intromissão de negociantes fluminenses nos negócios paulistas e obrigar os produtores de outras vilas litorâneas envolvidos no comércio de cabotagem com Pernambuco e Bahia a pagar os devidos direitos por meio dos oficiais de justiça das respectivas vilas”.⁸²

No momento em que foram feitas essas proposições, Marcelino Pereira Cleto ocupava cargos diretamente relacionados ao controle das exportações da capitania de São Paulo por meio da cobrança dos direitos de entrada e saída dos gêneros comercializados no porto de Santos. Segundo Medicci, o juiz da alfândega possuía estreitos laços com grupos que dominavam as atividades mercantis praticadas em Santos e que na época estavam interessados em ampliar o controle sobre o comércio de cabotagem nos demais portos paulistas, que se encontravam nas mãos de negociantes fluminenses e nordestinos, “desviando parte dos lucros auferidos no comércio interno à América portuguesa para os negociantes e autoridades

⁸¹ CLETO, Marcelino Pereira, *Dissertação sobre a Capitania de São Paulo*, cit., p. 27.

⁸² MEDICCI, Ana Paula. De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império, 1782-1822. In: COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles (Orgs.). *De um império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Fapesp, 2007, p. 241-260.

alfandegárias santistas, em detrimento de outros grupos de poder locais”⁸³. Nesse sentido, é interessante notar que pouco tempo depois da publicação da *Dissertação*, mais precisamente no início da administração de Bernardo José de Lorena, seria implantada uma das principais propostas sugeridas por Pereira Cleto, qual seja, o estabelecimento do comércio direto entre Santos e o Reino, pela proibição do livre comércio marítimo realizado nos demais portos paulistas.⁸⁴

Empossado capitão-general em 5 de julho de 1788, Lorena foi instruído sobre os principais temas a serem observados em seu governo momentos antes de embarcar para a América, em fevereiro daquele ano⁸⁵. De acordo com os papéis entregues por Martinho de Mello e Castro, assim que assumisse o comando da capitania, o novo capitão-general deveria priorizar a demarcação dos limites da capitania, a organização e equipagem das tropas pagas e auxiliares, a execução dos termos do Decreto de janeiro de 1785 – que proibia a instalação de fábricas têxteis no Brasil – e o combate ao contrabando realizado nas vilas litorâneas, o qual, segundo o ministro português, era “um dos objetos mais importantes do Governo que Sua Majestade tem confiado”.⁸⁶

Prontamente, apenas três dias depois de ter assumido o governo paulista, Bernardo José de Lorena encaminhou um ofício ao Conselho Ultramarino com algumas observações preliminares sobre o estado econômico e militar da capitania⁸⁷. De acordo com o documento, logo após a sua chegada à cidade de São Paulo, o capitão-general examinou os rendimentos e

⁸³ MEDICCI, Ana Paula, De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império, 1782-1822, cit., p. 247.

⁸⁴ A atuação do juiz Marcelino Pereira Cleto e a articulação dos interesses radicados na Vila de Santos foram examinadas detidamente em nossa dissertação de mestrado, especialmente no segundo capítulo, e por Ana Paula Medici (*Entre a “decadência” e o “florescimento”*: Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822). 2005. 186 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. p. 33-40).

⁸⁵ Patente do governador Bernardo José de Lorena. 19/08/1786. *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 315; Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro em que lhe dou parte de ter chegado a esta capitania e de ter tomado posse do governo dela. 08/07/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 07. Conforme destaca Ana Paula Medici: “Bernardo José de Lorena pertencia a uma das mais antigas linhagens da nobreza portuguesa, filho do marquês D. Luís Bernardo de Lorena e Távora e de D. Teresa de Távora, principal família implicada no atentado de D. José I décadas antes, o que rendeu a condenação de seu pai à morte e o recolhimento dele e de sua mãe em um convento. Terminou de ser criado por D. Nuno Gaspar de Lorena e por sua mulher D. Maria Inácia da Silveira, tratados como pai e mãe em sua correspondência. Depois da queda do marquês de Pombal, a então rainha D. Maria I restituiria a Bernardo José os bens confiscados de sua família durante o processo que condenou seu pai e ele ingressaria no serviço real.” (*Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 113).

⁸⁶ Carta do Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/02/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 25, p. 69.

⁸⁷ Ofício ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 08/07/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 8-10.

despesas totais da capitania, a fim de averiguar se “podia estar seguro de suprir, como é preciso, ao importante objeto da Demarcação”⁸⁸. Assim, depois de consultar os registros da Junta da Real Fazenda, Lorena constatou que em São Paulo a “despesa excedia a receita em 40:410\$810 réis [...] e a capitania do Rio de Janeiro era devedora a esta da quantia de 59:930\$154 réis”, e que, “apesar de ter feito alguns pagamentos, tem ainda crescido mais a dívida até o tempo presente”⁸⁹. Em seguida, referindo-se ao estado militar de São Paulo, o governador ressaltou ao ministro Mello e Castro a “precariedade” em que se encontravam as tropas da capitania, as quais, segundo suas observações, estavam desguarnecidas pela “muita falta de gente, de sorte que posso certificar a V. Ex.^a que os Regimentos estão por menos da terça parte da sua lotação [...]”⁹⁰. Por fim, a despeito da “decadência” em que se achava a capitania à época em que assumira o posto de capitão-general, Lorena terminava o seu ofício declarando ainda não ser possível dar ao ministro da Marinha e do Ultramar “conta exata do seu estado econômico”⁹¹. Segundo o governador, essas informações seriam levadas ao conhecimento das autoridades lisboetas em um “ofício separado” em que também constariam algumas de suas considerações sobre a “suma necessidade” da “conservação” da economia e do comércio paulistas.

Finalmente, em setembro de 1789, o capitão-general remeteu notícias ao Conselho Ultramarino sobre o comércio realizado em São Paulo, particularmente os efeitos “benéficos” advindos da prática que havia instituído meses após a sua posse, que determinava a concentração das exportações da capitania no porto da vila de Santos, visando à consolidação de rota mercantil direta com Portugal⁹². Essa disposição, afirmava Lorena, teria sido adotada depois de ter constatado que o comércio marítimo paulista “perdia por falta de providências” necessárias à “exata” arrecadação dos tributos exigidos pela alfândega santista. De acordo com o governador:

Todos os gêneros da capitania saíam dos diferentes portos da marinha sem pagarem as dízimas desta alfândega porque não vinham a ela, e iam pagar-las segundo diziam no Rio de Janeiro, tudo em prejuízo desta capitania; e o pior era que pela maior parte nem assim sucedia, pois saíam os gêneros dos portos dizendo que iam para o Rio, e no Mar passavam as aguardentes e os açúcares para Navios estrangeiros, não pagando por este modo, nem nesta alfândega, nem na do Rio, o

⁸⁸ Ofício ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 08/07/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 8.

⁸⁹ Ibidem, p. 9.

⁹⁰ Ibidem, p. 10.

⁹¹ Ibidem, p. 10.

⁹² Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/09/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 34-36.

que agora não pode suceder *porque tudo deve vir ao porto de Santos, pagar na alfândega, e levar as guias para o Rio dos gêneros que aqui não forem precisos.*⁹³

Conforme explicava Lorena, o direcionamento de todo o comércio marítimo em Santos – única vila do litoral paulista onde havia uma aduana instalada – garantiria o aumento da arrecadação dos dízimos, resultando, assim, na recuperação financeira da “combalida” Junta da Real Fazenda de São Paulo. Ademais, ao acusar o contrabando realizado em alto-mar entre as embarcações portuguesas e estrangeiras, o capitão-general declarava que a sua determinação também seria suficientemente capaz de dirimir essa prática e que, portanto, estava em conformidade com um dos principais tópicos constantes nas instruções entregues pelo próprio ministro Mello e Castro.⁹⁴

Embora a carta comunicando às autoridades reinóis a concentração do comércio paulista em Santos tenha sido encaminhada em setembro de 1789, antes de completar dois meses no governo da capitania o capitão-general já havia expedido a sua primeira ordem com esse propósito⁹⁵. Em 18 de julho de 1788, em ofício dirigido a Manuel Lopes da Ressurreição, capitão-mor de São Sebastião, Lorena era categórico:

Logo que vossa mercê receber esta, examine a quantidade de açúcar que há *nessa vila e suas vizinhanças*, e os seus preços, e tanto pelo tanto *não deixe, sair nenhum para o Rio de Janeiro, enquanto houver quem o queira desta capitania, ou para ir embarcar-se para a Europa no porto de Santos*; e se nisto houver algum inconveniente destes povos, me dará logo parte.⁹⁶

De acordo com Maria Thereza Petrone, à época em que Bernardo José de Lorena assumiu o governo paulista, São Sebastião e Ubatuba distinguiam-se dentre as demais vilas litorâneas da capitania por possuírem uma “florescente” economia assentada na produção de açúcar e de aguardente⁹⁷. Todavia, segundo a autora, a ordem promulgada pelo capitão-general em julho de 1788 proibindo a remessa do açúcar para o Rio de Janeiro teria afetado negativamente o cultivo de cana na região, tornando essa atividade “desinteressante” aos

⁹³ Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/09/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 35. Grifos nossos.

⁹⁴ Carta do Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/02/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 25, p. 67-102.

⁹⁵ Ofício para o capitão-mor Manuel Lopes Ressurreição. 18/07/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 7.

⁹⁶ Ibidem, p. 7. Grifos nossos.

⁹⁷ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 27.

agricultores e negociantes, que usualmente carregavam seus produtos até o porto carioca, “onde eram facilmente vendidos, e onde os preços eram favoráveis”.⁹⁸

Diante dessa situação, em dezembro de 1789, os oficiais da Câmara de Ubatuba endereçaram ao governador da capitania uma representação contrária às restrições impostas ao comércio marítimo praticado na região. Imediatamente, as queixas foram encaminhadas a José Antônio Apolinário da Silveira, juiz de fora de Santos, junto a um ofício assinado pelo capitão-general, em que ordenava o envio de uma carta esclarecendo aos camaristas de Ubatuba os detalhes da medida que há pouco havia sido implementada, “a fim de evitar todos os danos que se possam seguir, *pois sendo as nossas razões tão sólidas, e só tendentes ao serviço de Sua Majestade, e ao bem comum*, nenhuma dúvida devemos ter de as pôr em público”.⁹⁹

Em observância às instruções de Bernardo José de Lorena, o juiz de fora santista expediu um parecer detalhando o “sólido plano” e os “incontestáveis princípios” que fundamentavam a obrigatoriedade imposta aos habitantes das vilas do litoral norte paulista para que conduzissem seus gêneros até o porto de Santos¹⁰⁰. Logo no início de sua exposição, Apolinário da Silveira excetuava o milho, o feijão, a farinha, o toucinho e o fumo da relação de gêneros cuja comercialização deveria ser estritamente realizada na praça santista. Produtos como aguardente, peixe seco e louças só poderiam ser carregados para os demais portos da América portuguesa se estivessem munidos de uma carta guia expedida pela alfândega de Santos certificando o recolhimento dos “dízimos competentes”. Por seu turno, o açúcar, a goma e o arroz não poderiam ser conduzidos para outras localidades sem que antes fosse emitida uma licença pela alfândega santista, atestando que em Santos não havia nenhum negociante interessado em carregar aqueles produtos até os portos de Portugal. Segundo o juiz

⁹⁸ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 27. Sobre a repercussão das restrições impostas ao comércio marítimo entre os produtores e negociantes estabelecidos nas vilas de Ubatuba e São Sebastião, ver também: ALMEIDA, Antônio Paulino de. *Memória histórica sobre São Sebastião*. São Paulo: [s.n.], 1959; HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. 1971. 227 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1971; FERNÁNDEZ, Ramón Vicente García. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. 1992. 350 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992; FERNÁNDEZ, Ramón Vicente García. Os lavradores de cana de São Sebastião. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 40, p. 173-190, 1996.; e RESSUREIÇÃO, Rosângela Dias da. *São Sebastião: transformações de um povo caçara*. São Paulo: Humanitas, 2002. (Memória dos Municípios Brasileiros, v. 1).

⁹⁹ Ofício para o Doutor Juiz de Fora de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 16/12/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 54. Grifos nossos.

¹⁰⁰ Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos. 12/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 31, p. 189-199.

de fora, essa medida procurava impedir o transporte desses gêneros para outros portos do litoral brasileiro “havendo na capitania compradores que os queiram para desempate e devida carga dos navios que aqui chegam”.¹⁰¹

Assim como os habitantes do litoral norte paulista, os produtores e negociantes radicados na vila de Paranaguá também se manifestaram contra as ordens de Bernardo José de Lorena. É o que se constata no ofício endereçado em dezembro de 1790 aos membros da Câmara em que o capitão-general procurava esclarecer “o povo dessa vila [que] deixava de fabricar aguardente, por julgar [que] não teria saída em Santos para os navios da Europa, e pela falsa inteligência de que pagavam vindo a Santos duas vezes subsídios”¹⁰². Em seguida, o governador ressaltava que a aguardente era “um dos gêneros que têm em Santos a melhor saída para a Europa”, e que, na mesma praça, “as pipas [...] pagam [...] o subsídio não literário, mas sim, o da mesma alfândega, que vem a ser 2\$400 réis, e uma pataca de selos, o mesmo que esses povos pagavam sempre no Rio de Janeiro [...]”.¹⁰³

Referindo-se ao modo como a concentração das exportações no porto de Santos repercutiu em toda a capitania de São Paulo, Maria Thereza Petrone contrapôs o “golpe violento” que a medida teria representado para os produtores estabelecidos nas vilas litorâneas – notadamente aqueles que mantinham estreitos laços de crédito e dívida com a praça do Rio de Janeiro – ao “entusiasmo” com que os agricultores de Serra Acima receberam as notícias sobre a iniciativa do capitão-general em fomentar o comércio direto com Portugal¹⁰⁴. Para Thereza Petrone, a anuência dos habitantes do planalto paulista, sobretudo aqueles instalados no chamado “quadrilátero do açúcar”¹⁰⁵, decorria das condições geográficas bem como das obras de infraestrutura, a exemplo da já mencionada “calçada do Lorena”, que asseguravam

¹⁰¹ Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos. 12/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 31, p. 192-193.

¹⁰² Ofício para o senhor Juiz Presidente e Oficiais da Câmara da vila de Paranaguá. 22/12/1790. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 102.

¹⁰³ Ibidem, p. 102.

¹⁰⁴ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 28.

¹⁰⁵ O “quadrilátero do açúcar” era delimitado pelas vilas de Sorocaba, Jundiaí, Mogi-Guaçu e a freguesia de Piracicaba, pertencente à vila de Itu, principal produtora de cana-de-açúcar em fins do século XVIII (PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 41-47).

ao porto de Santos a posição de principal escoadouro das produções oriundas daquela região.¹⁰⁶

Não obstante, a despeito das facilidades no transporte dos gêneros produzidos no “quadrilátero do açúcar” até a praça santista, em março de 1789 Bernardo José de Lorena expediu um ofício a Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, capitão-mor da vila de Itu, censurando o fato de que alguns produtores estavam deliberadamente aumentando o preço das mercadorias que eram negociadas na vila de Santos com o propósito de “embaraçar” o carregamento dos navios atracados que aguardavam o preenchimento da carga¹⁰⁷. Diante dessa situação, o capitão-general era incisivo:

Tem chegado aos meus ouvidos que os *senhores de engenho dessa vila, esquecidos do que devem a sua pátria e da grande utilidade que lhes resulta um comércio estabelecido* principalmente como benefício seu, pois, *em lugar de andarem, como até agora procurando até a grande distância do Rio de Janeiro quem compre os seus açúcares, terão o cômodo de irem os compradores as suas casas comprar quanto se puder fabricar; intentam levantar os preços sempre costumados até agora só a fim de embaraçar, por este modo a carga do navio que se acha no porto de Santos, e destruir, por este modo, a única felicidade desta capitania.* Ordeno a vossa mercê que chame a sua presença todos os senhores de engenho e lhes diga que eu não acredito uma ação tão feia da sua parte, e que todos aqueles, que não forem culpados nesta matéria, antes venderem os seus gêneros, como até agora, ficam muito na minha lembrança e se houver quem obre o contrário esquecido do bem do Estado, e da sua própria conveniência, só por alguma má intenção, vossa mercê lhe não deixará nunca mais vender para pessoa alguma por menos do que o exorbitante preço que pediu só a fim de embaraçar o comércio da capitania, sem importar nada que se lhe percam os gêneros, por falta de quem os compre, e se vender por menos, *apesar desta ordem, vossa mercê remeterá logo preso o transgressor, e do que passar nesta matéria vossa mercê me dará logo parte.*¹⁰⁸

Ao que tudo indica, as advertências encaminhadas pelo governador paulista às autoridades das vilas litorâneas e de Itu parecem não ter sido suficientes para convencer determinados segmentos da sociedade paulista acerca das vantagens advindas do estabelecimento de linhas comerciais diretas entre a capitania e o reino português. Em um dos

¹⁰⁶ MENDES, Denise, *A calçada do Lorena: o caminho de tropeiros pra o comércio do açúcar paulista*, cit. Referindo-se à importância do Caminho da Serra do Mar, Caio Prado afirmava que “de todas estas estradas, a de Santos foi sempre, de longe, a mais importante. Não só por ser a mais acessível, como também porque liga os dois pontos, respectivamente do litoral e do planalto, mais povoados e importantes: a ilha de São Vicente e a região circunvizinha de São Paulo. [...] É Santos, além disto, o principal porto pode-se dizer o único ponderável da capitania, e isto em grande parte devido às suas excepcionais qualidades, seu estuário profundo, abrigado e de fácil acesso. Por isso ele é o verdadeiro ponto de articulação da capitania com o mundo exterior” (O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980. p. 105).

¹⁰⁷ Ofício para o capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 32.

¹⁰⁸ Ibidem, p. 32. Grifos nossos.

vários ofícios remetidos sobre o assunto, Lorena procurava persuadir os capitães-mores de São Paulo sobre “as boas consequências, que se tiram da aplicação dos povos à agricultura”, sobretudo por se encontrar, naquela ocasião, “estabelecido um comércio direto para a Europa do porto de Santos”¹⁰⁹. Assim sendo, o governador assinalava a importância do fomento dos gêneros que julgava “mais próprios para aquele comércio, como são principalmente o açúcar, café, goma, anil, arroz e algodões”.¹¹⁰

Apesar das alegações apresentadas pelo capitão-general, a plena execução de suas ordens esteve, em algumas situações, condicionada ao emprego de força militar. Em janeiro de 1792, por exemplo, Lorena instruiu o juiz de fora de Santos a enviar para São Sebastião um destacamento liderado pelo alferes da Legião de Voluntários Reais Ignácio José de Siqueira tão logo soube que, naquela vila, se “tem extraviado muitos gêneros para o Rio de Janeiro”¹¹¹. Algumas semanas depois, ao ser encarregado da condução das tropas que levavam o açúcar produzido na vila até o porto de Santos, o capitão-mor de Itu foi orientado pelo governador paulista a recorrer à assistência de outros capitães-mores da região e de seus respectivos auxiliares “para o bem da mesma diligência”.¹¹²

No entanto, mesmo sob vigilância das tropas designadas pelo capitão-general, a remessa de mercadorias para o Rio de Janeiro continuou a ser realizada. Ao ser notificado de que o negociante Francisco Vicente Bittencourt tinha partido de Ubatuba em uma sumaca com destino ao porto carioca sem a autorização assinada pelo sargento-mor ali destacado, Bernardo José de Lorena admitia o “pouco conceito” em que tinha “semelhantes oficiais” e, por esse motivo, exigia do tenente Manuel Leite Garcia que todas as providências necessárias fossem adotadas para que nenhuma outra embarcação saísse carregada daquele porto “sem dar fiança”¹¹³. Por sua vez, em março de 1794, o sargento-mor Francisco José Monteiro era informado pelo secretário de governo José Romão Jeunot que, independentemente da carga transportada, toda e qualquer embarcação despachada pelo porto de Paranaguá deveria ser

¹⁰⁹ Ofício para os capitães-mores. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 67.

¹¹⁰ Ibidem, p. 67.

¹¹¹ Ofício para o Doutor Juiz de Fora de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 03/01/1792. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 149.

¹¹² Ofício para o capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha. 21/01/1792. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 151-152.

¹¹³ Ofício para o tenente Manuel Leite Garcia em a vila de Ubatuba. 03/12/1792. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 186-187.

obrigatoriamente conduzida até a vila de Santos¹¹⁴. De acordo com o secretário, a exata observância dessa instrução havia sido determinada pelo governador depois de ter sido informado que alguns navios carregados com madeiras procedentes daquela região estavam conduzindo “disfarçadamente para fora da capitania arrozes e outros gêneros tendentes ao comércio”.¹¹⁵

Se, por um lado, o recorrente descumprimento das disposições adotadas por Lorena revela a solidez dos vínculos mercantis preservados entre a praça do Rio de Janeiro e os grupos mercantis sediados nas vilas de Itu, Ubatuba, São Sebastião e Paranaguá, por outro, as manifestações favoráveis à iniciativa do capitão-general permite, igualmente, reconhecer quais eram os interesses radicados dentro e fora da capitania que compunham a base de apoio daquele governador. Nesse sentido, é importante frisar a carta assinada pelos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo em abril de 1791, em que solicitavam à rainha D. Maria a conservação de Bernardo José de Lorena no comando da capitania “por mais um triênio, além deste que se vai a concluir”¹¹⁶. De acordo com os camaristas paulistanos, desde a sua posse no governo da capitania, Lorena notabilizou-se pela “prudência” e pelo “amor” que nutria pela “paz”. Somavam-se ainda a aversão ao “despotismo e à soberba” e o respeito com que tratava os assuntos relativos ao sacerdócio e aos magistrados, “deixando a todos livre o campo para o exercício das suas funções, o que se tem seguido uma perfeita harmonia, sem a maior contradição de jurisdições”.¹¹⁷

Além do “dócil e natural gênio” do capitão-general, os signatários elencavam as principais obras executadas por ele até aquele momento, a exemplo da construção do quartel da Legião de Voluntários Reais, “com a qual se desocupou uma avultada quantidade de casas de pessoas particulares, em benefício do público”¹¹⁸. Em seguida, os oficiais de São Paulo mencionavam o calçamento da “intransitável Serra do Cubatão da vila de Santos”, reconhecidamente a “obra mais interessante para o Comércio, e comunicação da Marinha”¹¹⁹.

¹¹⁴ Ofício para o sargento-mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro. 30/03/1794. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 256.

¹¹⁵ Ibidem, p. 256.

¹¹⁶ Carta dos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha D. Maria I, solicitando a permanência por mais um triênio do conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena no cargo de governador e capitão-general da capitania de São Paulo. 28/04/1791. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, doc. 557.

¹¹⁷ Ibidem, doc. 557.

¹¹⁸ Ibidem, doc. 557.

¹¹⁹ Ibidem, doc. 557.

Em relação aos melhoramentos feitos na cidade de São Paulo, os autores exaltavam a pavimentação “em boa simetria” de “várias ruas de maior necessidade”, bem como a construção da nova cadeia, do senado da Câmara e de um chafariz público¹²⁰. Por fim, depois de relacionados os melhoramentos empreendidos por Bernardo José de Lorena, os camaristas concluíam a petição declarando que a nomeação de outro capitão-general poderia cessar as obras ou mudá-las de “simetria”, “como ordinariamente acontece, pelo motivo dos diferentes gênios”.¹²¹

Meses mais tarde, em dezembro de 1791, por ocasião da inauguração do edifício do senado da Câmara e da cadeia pública da cidade de São Paulo, os “grandes feitos” do capitão-general seriam exaltados por José Arouche Toledo Rendon no elogioso discurso intitulado *Oração problemática. Problema: a um governador resulta mais glória em ser aluno de Marte ou de Minerva?*¹²² Membro de uma das mais tradicionais famílias paulistas da época, tendo inclusive ocupado diversas funções administrativas e judiciais na capitania ao longo de sua vida, Rendon louvava a “glória imortal” de Bernardo José de Lorena que, em sua opinião, reunia as qualidades de general e de ilustrado, distinguindo-se, assim, como “um homem de superior instrução, um homem raro, singular e grande”¹²³. Entre as principais realizações empreendidas pelo governador paulista, o autor da *Oração problemática* realçava os cuidados com a organização militar da capitania, as obras de calçamento da Serra do Mar e o estímulo à agricultura e ao comércio marítimo, a partir da concentração das exportações em Santos. Segundo Rendon:

¹²⁰ Trata-se do chafariz do Largo da Misericórdia, construído “em 1792 pelo governador e capitão-general Bernardo José de Lorena, à custa de donativos de diversos cidadãos” (MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capitania de São Vicente até o ano de 1876*. Publicação comemorativa do IV Centenário da Cidade de São Paulo. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1952. v. 1, p. 180 – Biblioteca Histórica Paulista, 1).

¹²¹ Carta dos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha D. Maria I, solicitando a permanência por mais um triênio do conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena no cargo de governador e capitão-general da capitania de São Paulo. 28/04/1791. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, doc. 557.

¹²² RENDON, José Arouche de Toledo. *Oração problemática*. In: _____. *Obras*. Introdução e notas de Paulo Pereira dos Reis. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. p. 55-63. (Coleção Paulística, v. 3).

¹²³ RENDON, José Arouche de Toledo, op. cit., p. 59. De acordo com Paulo Pereira dos Reis, além da advocacia, José Arouche Toledo Rendon também atuou como juiz das medições de sesmarias em São Paulo e na vila de Santana de Parnaíba (1782-1783), juiz ordinário do Barrete (1793), contratador das passagens dos cubatões gerais de Santos e Mogi das Cruzes (1796-1798), diretor-geral dos índios (1798), fiscal da Casa de Fundição do Ouro de São Paulo (1799), juiz de órfãos (1806-1808), inspetor-geral das milícias da capitania (1808-1813), procurador da fazenda na Fábrica de Ferro de Ipanema (1811), presidente do Conselho de Guerra da Província (1821), deputado à Assembleia Constituinte (dissolvida em 1823), membro do Conselho Provincial de São Paulo e diretor do Curso Jurídico de São Paulo, de 1828 a 1833 (REIS, Paulo Pereira dos. Introdução. In: RENDON, José Arouche de Toledo, *Obras*. Introdução e notas de Paulo Pereira dos Reis. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. p. IV-VII. (Coleção Paulística, v. 3).

Vede a agricultura, base fundamental desta capitania, *vede o comércio que anima e que faz a riqueza de nosso país*. Dois anos há, com pouca diferença que *os frutos do nosso país escassamente chegavam para a nossa subsistência*. Quando o nosso benfeitor se propôs a fazer carregar o primeiro navio todos cremos que ou não sairia à luz este comércio ou nos faltariam os necessários gêneros, mas o que vemos hoje, Senhores? Eu vejo que, *cheia de abundância a minha pátria*, dos restos temos um *grosso comércio*, com evidente utilidade nossa. *Extinguiu-se a inércia, cresceu a lavoura, animou-se o comércio, aumentaram-se as exportações dos gêneros e tudo gira com a mais bela ordem*.¹²⁴

Mais adiante, Rendon reiterava que a decisão do capitão-general em fomentar a navegação atlântica entre o porto santista e o reino português havia “animado o calor do comércio”, “libertando” toda a capitania que, por muitos anos, “*gemia escrava da mais melancólica e pálida pobreza*”¹²⁵. Referindo-se ao desenvolvimento agrícola durante o governo de Lorena, o autor destacava que os paulistas encontravam-se livres da “miséria”, “arrojando ao mar toda a preguiça, cultivam as terras; já nos seus semblantes aparece aquele ar de alegria que infunde a geral felicidade”.¹²⁶

Além do apoio expresso pelos oficiais da Câmara e por José Arouche Toledo Rendon, Bernardo José de Lorena também granjeou o apreço de alguns membros da sociedade santista da época, dentre eles o monge beneditino frei Gaspar da Madre de Deus. Nascido em uma abastada família de proprietários de engenhos de açúcar nas circunvizinhanças de Santos, frei Gaspar endereçou em março de 1792 uma longa carta ao capitão-general, na qual registrava todo o júbilo com que a população de Santos acompanhara tanto a pavimentação do Caminho da Serra do Mar quanto o estabelecimento do comércio direto daquele porto com Portugal¹²⁷. De acordo com o beneditino:

Neste estado achou V. E.^{xa} *a navegação para o reino apenas nascida, e tão fraca, que todos lhe anunciavam morte repentina*: não se realizaram os prognósticos infaustos; porque os auspícios de V. E.^{xa} lhe deram novos alentamentos, e por tal estilo a confortaram, que em cada um ano da sua interessante existência nesta província têm saído de Santos várias embarcações para a Corte: houve ano em que se contavam 5: *e este mesmo número se repetiria muitas vezes se exatamente se observassem as sábias providências de V. E.^{xa}*.¹²⁸

¹²⁴ RENDON, José Arouche de Toledo, Oração problemática, cit., p. 59. Grifos nossos.

¹²⁵ Ibidem, p. 59. Grifos nossos.

¹²⁶ Ibidem, p. 59.

¹²⁷ Biblioteca Nacional de Portugal. Carta de frei Gaspar da Madre de Deus para Bernardo José de Lorena, sobre administração da capitania de São Paulo, estado do porto de Santos, notícias históricas, etc. Mosteiro de São Bento de Santos. 06.03.1792. *Collecção Pombalina*. PBA 643, Cota F. 1632 (1), fls. 330-347. Sobre os vínculos familiares e a trajetória eclesiástica de frei Gaspar da Madre de Deus, ver: SILVA, Rodrigo da. *Sobre taipas e textos: um estudo sobre as narrativas a respeito da cidade de São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2013 p. 35-40.

¹²⁸ Biblioteca Nacional de Portugal. Carta de frei Gaspar da Madre de Deus para Bernardo José de Lorena (...), fl. 342. Grifos nossos.

No excerto acima, frei Gaspar da Madre de Deus assinalava os “prognósticos infaustos” daqueles que não julgavam possível a manutenção de linhas comerciais estáveis entre Santos e o Reino. Contrariando essas expectativas, o religioso afirmava que, desde que o comércio atlântico passou a ser promovido pelo governo paulista, “várias embarcações” foram despachadas de Santos com destino a Lisboa. Contudo, em seu relato, o autor deixava entrever a resistência de determinados segmentos que não pareciam dispostos a observar as “sábias providências” do governador. Segundo frei Gaspar, caso esses grupos cumprissem com as disposições emanadas do capitão-general, o número de navios carregados que zarpavam da capitania de São Paulo em direção ao reino português poderia ser ainda maior.

Analizadas em conjunto, as manifestações de apoio às medidas prescritas por Lorena sugerem a composição de grupos de poder locais que ora se articulavam em defesa da manutenção do comércio direto entre São Paulo e Portugal, ora contrariavam os objetivos do governador. De outra parte, para além das alianças que enredavam a administração do capitão-general a certos setores internos da capitania, em estudo recente, Ana Paula Medicci deslindou os laços que na época uniam o governador Bernardo José de Lorena ao conceituado negociante lisboeta Jacinto Fernandes Bandeira.¹²⁹

Ao longo do período pombalino, Fernandes Bandeira construiu sua carreira nos negócios, alcançando no reinado de D. Maria I grande prestígio na comunidade mercantil de Lisboa¹³⁰. Envolvido no comércio e na arrematação de diversos contratos em Portugal e no Brasil, Fernandes Bandeira era sócio e responsável pelos negócios de Bernardo José de Lorena durante o tempo em que este permaneceu à frente do governo paulista. Ao examinar a correspondência trocada entre ambos, a autora constatou que Lorena, antes de assumir o seu

¹²⁹ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit.

¹³⁰ MEDICCI, Ana Paula, op. cit., p. 121. De acordo com a autora, “o minhoto Jacintos Fernandes Bandeira, filho de um sapateiro, chegou a Lisboa aos 12 anos de idade, onde iniciou sua carreira como caixeiro do negociante Domingos Dias da Silva. Ainda na condição de caixeiro, começou a fazer negócios no Brasil por conta própria. Em 1777, aproximou-se dos negócios com tabaco ao formar uma companhia que conseguiu o contrato do consumo do tabaco brasileiro em Espanha. Na mesma época em que participou de negócios em São Paulo era consignatário de um grande número de navios que levavam tabaco para o resgate de escravos na África e se tornou sócio de Inácio Pedro Quintela nos contratos do sal e da pesca da baleia no Estado do Brasil. Ao longo dos anos arrematou vários contratos, entre eles o do pau-brasil. Era sócio dos mais importantes contratadores e negociantes lisboetas, foi investido em diversas funções e distinções públicas tais como a de deputado e inspetor da Junta do Comércio, administrador do Porto Franco de Lisboa, diretor da Companhia do Comércio de Pernambuco, tesoureiro da Mesa da Misericórdia, fidalgo cavaleiro e conselheiro de S. Majestade. Além disso, fez uma série de empréstimos à Coroa e ao falecer, no ano de 1806, possuía apólices de empréstimos públicos subscritas pela princesa D. Carlota Joaquina, a quem legou um relógio de ouro em seu testamento. Meses antes de morrer, recebeu o título de barão” (Ibidem, p. 121-122).

posto em São Paulo, já havia firmado acordos com Fernandes Bandeira referentes à exploração do comércio direto entre o litoral paulista e os portos do Reino e da África, bem como a arrematação de contratos na capitania¹³¹. De fato, em 1792 e 1796, o negociante reinol teria arrematado o contrato dos dízimos reais de São Paulo por 74:700\$000 réis e 76:000\$000 réis respectivamente. Em 1798 e 1804, o contrato seria novamente arrematado por 89:200\$000 réis em cada triênio.¹³²

De acordo com Medicci, entre 1792 e 1804 os negócios de Fernandes Bandeira em São Paulo foram geridos por dois representantes de sua confiança. O primeiro deles era José Romão Jeunot, nomeado secretário de governo paulista poucos meses depois da indicação de Lorena para o lugar de capitão-general. Segundo a autora, Jeunot foi o procurador de Fernandes Bandeira em 1792, ano em que arrematou pela primeira vez o contrato dos dízimos em São Paulo¹³³. Já o segundo representante designado por Fernandes Bandeira era o ainda jovem caixeiro Bento Thomaz Vianna, o qual, conforme veremos nos capítulos seguintes, na primeira década do século XIX já se distinguia dentre os principais negociantes da praça de Santos. Conforme Medicci, assim que desembarcou na capitania paulista, em junho de 1790, Thomaz Vianna passou a cuidar dos interesses do agente lisboeta, particularmente das fazendas e escravos que Fernandes Bandeira exportava para o porto de Santos¹³⁴. Ademais, depois que o secretário de governo Jeunot transferiu-se para Minas Gerais ao lado de Bernardo José de Lorena, o então capitão-mor Thomaz Vianna foi nomeado procurador de Fernandes Bandeira.¹³⁵

Em sua análise, Medicci observa que, em grande medida, a decisão de concentrar as exportações paulistas em benefício do comércio direto entre o porto de Santos e o Reino estava em conformidade com os interesses mercantis que Lorena e Fernandes Bandeira tinham em comum. Não por acaso, apenas dois meses após ter expedido o primeiro ofício para o capitão-mor de São Sebastião ordenando que todo o açúcar disponível na vila fosse conduzido até Santos, o governador tratou com o seu sócio o envio de navios mercantes até o

¹³¹ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 122.

¹³² Ibidem, p. 128.

¹³³ Segundo a autora, além da secretaria de governo de São Paulo, José Romão Jeunot também ocupou o posto de mestre de campo do Terço de Auxiliares da Vila de Santos, além de auxiliar o governador paulista na qualidade de ajudante de ordens, função esta que continuaria a exercer entre 1797 e 1803, período em que Lorena governou a capitania de Minas Gerais (MEDICCI, Ana Paula, op. cit., p. 129).

¹³⁴ MEDICCI, Ana Paula, op. cit., p. 128.

¹³⁵ Ibidem, p. 128.

porto paulista¹³⁶. Com efeito, em carta endereçada ao ministro Martinho de Mello e Castro em setembro de 1789, Lorena comunicava que a navegação direta entre São Paulo e Portugal havia sido inaugurada com a partida do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, de propriedade de Fernandes Bandeira, rumo ao porto lisboeta.¹³⁷

Ao observarmos a relação de embarcações que partiram de Santos com destino aos portos portugueses na Europa e na África durante o governo de Bernardo José de Lorena (Quadro 1), percebe-se que, em pelo menos oito ocasiões, o navio Santos Mártires Triunfo do Mar e a corveta Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio – também de propriedade de Fernandes Bandeira – zarparam carregadas do litoral paulista. Constata-se ainda que, ao menos em uma dessas viagens, precisamente aquela que foi noticiada por Lorena na carta dirigida em 1789 ao ministro português, o navio Santos Mártires completou sua carga em Pernambuco, onde, segundo Medicci, Fernandes Bandeira também possuía negócios.¹³⁸

¹³⁶ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 122; e Ofício para o capitão-mor Manuel Lopes Ressurreição. 18/07/1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 7.

¹³⁷ Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/09/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 34-35.

¹³⁸ MEDICCI, Ana Paula, op. cit., p. 123.

Quadro 1 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino aos portos de Portugal e da África (1789-1796)

Partida	Chegada	Embarcação	Proprietário	Escala	Destino
16/09/1789	21/12/1789	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	Pernambuco	Lisboa
01/06/1790	22/09/1790	Navio Nossa Senhora da Piedade e Albuquerque	-	Rio de Janeiro	Lisboa
22/09/1790	1791	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
-	1791	Bergantim Carmo e Bom Fim	-	-	Lisboa
1791	02/07/1791	Corveta Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
1791	24/07/1791	Galera Santa Rita	-	-	Lisboa
1791	01/09/1791	Corveta Nossa Senhora do Carmo e São José	-	-	Lisboa
22/03/1791	02/07/1791	Navio Mercúrio	Bernardo Clamouse Browne	-	Lisboa
15/04/1791	24/07/1791	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
04/05/1791	11/09/1791	Bergantim Carmo e Bom Fim	-	-	Lisboa
31/10/1791	25/08/1791	Galera Penha de França e Oliveira	-	-	Lisboa
1792	-	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
1792	-	Bergantim Carmo e Bom Fim	-	-	Lisboa
15/02/1792	12/06/1792	Corveta Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
14/06/1792	-	Galera Nossa Senhora Madre de Deus e São José Belona	-	-	Lisboa
30/10/1792	23/03/1792	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
-	02/07/1792	Navio Nossa Senhora da Piedade de Santo Antônio	-	-	Lisboa
-	25/08/1792	Navio Nossa Senhora da Penha e Silveira	-	-	Lisboa
-	01/10/1792	Navio Mercúrio	Bernardo Clamouse Browne	-	Lisboa
1793	-	Corveta Cabo Frio	-	-	Benguela e Angola
-	15/01/1793	Bergantim Carmo e Bom Fim	-	-	Lisboa
1793	19/07/1793	Galera Penha de França e Oliveira	-	-	Lisboa
06/03/1793	19/07/1793	Corveta Nossa Senhora do Carmo e São José	-	-	Lisboa

16/06/1793	19/02/1793	Navio Santo Antônio e Santa Ana Cisne	-	Bahia	Lisboa
1794	-	Galera Flora	-	-	Benguela e Angola
1794	-	Sumaca Pensamento Ligeiro	-	-	Benguela e Angola
1794	-	Bergantim Nossa Senhora do Pilar e Bom Jesus	-	-	Lisboa
1794	-	Galera Flor da América	-	-	Lisboa
1794	-	Navio Santíssimo Sacramento e Conceição Maria	-	-	Lisboa
1794	-	Navio Mercúrio	Bernardo Clamouse Browne	-	Lisboa
1794	30/06/1794	Corveta Nossa Senhora do Carmo e São José	-	-	Lisboa
1794	20/09/1794	Bergantim Carmo e Bom Fim	-	-	Lisboa
16/02/1794	30/06/1794	Navio Nossa Senhora da Piedade de Santo Antônio	-	-	Lisboa
22/05/1794	14/10/1794	Sumaca Nossa Senhora da Vitória	-	-	Lisboa
24/05/1794	20/09/1794	Navio Santo Antônio Voador	-	-	Lisboa
08/07/1794	11/10/1794	Navio Invencível	-	-	Lisboa
21/11/1794	-	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
1795	-	Corveta Conceição	-	-	Benguela e Angola
1795	-	Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	-	Lisboa
1795	-	Galera Zabumba	-	-	Lisboa
1795	-	Galera Nossa Senhora da Esperança Carlota	-	-	Lisboa
1795	20/07/1795	Navio São João Sacramento e Conceição de Maria	-	-	Porto
1795	27/07/1796	Navio São João Sacramento e Conceição de Maria	-	-	Lisboa
02/07/1795	17/10/1795	Navio Senhor da Cana Verde	-	-	Lisboa
1796	27/03/1797	Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	Pernambuco	Lisboa
-	27/07/1796	Navio O Protector	-	Bahia	Lisboa
21/05/1796	20/09/1796	Bergantim Nossa Senhora do Pilar e Bom Jesus	-	-	Lisboa

Fonte: SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, v. 37, n. 186, 1974, p. 109-110; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, Antônio. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001. p. 386-460; SERRATH, Pablo Oller Mont. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e*

consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. p. 234-235; MATTOS, Renato de. *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. 2009. 220 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. p. 91-97; *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, doc. 568; AHU_ACL_CU_023, Cx. 12, docs. 581, 605; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, doc. 3256; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, docs. 3370, 3375, 3389.

Além de explorar as rotas mercantis entre Santos e Lisboa, em 1790 Jacinto Fernandes Bandeira obteve de Mello e Castro a “licença e a recomendação” necessárias para traficar escravos de Benguela em Santos¹³⁹. Com o aval do ministro português e o indefectível apoio do capitão-general paulista, a corveta Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio fez a sua primeira viagem entre o porto africano e o litoral paulista. Meses depois, em junho de 1791, a mesma corveta partiu pela segunda vez do porto de Benguela rumo a Santos, com um carregamento de 429 cativos.¹⁴⁰

Embora a ausência de registros não permita concluir se Lorena teve algum tipo de participação nos lucros auferidos com a venda de escravos em Santos, Medici ressalta que essa prática certamente favoreceu o governo paulista, pois a cobrança dos direitos de importação que incidiam sobre os cativos comercializados naquela praça contribuiu decisivamente para o aumento dos valores recolhidos pela Real Fazenda de São Paulo¹⁴¹. No entanto, assim como se verificou nos meses seguintes à expedição das ordens que restringiram a navegação de cabotagem paulista, a iniciativa de importar escravos diretamente de Angola e Benguela não demoraria a provocar o descontentamento de negociantes e produtores afetados com as medidas implementadas pelo governador Lorena. Dessa vez, as reações contrárias partiriam dos negociantes fluminenses, principais responsáveis pelo provimento de mão de obra africana em toda a região Centro-Sul da América portuguesa.¹⁴²

Tão logo souberam que, com o auxílio do capitão-general paulista, Fernandes Bandeira havia alcançado a permissão para vender em Santos escravos vindos diretamente da África, alguns dos principais agentes estabelecidos no Rio de Janeiro endereçaram uma representação, exigindo providências imediatas, ao vice-rei D. José Luís de Castro, conde de Rezende. Diante das queixas, em 20 de julho de 1791, o vice-rei expediu uma carta ao ministro Mello e Castro na qual acusava que as propostas relativas ao tráfico de escravos em São Paulo adotadas por Bernardo José de Lorena acarretariam necessariamente “prejuízos gravíssimos à Fazenda Real, à Agricultura e Comércio do Rio de Janeiro, que é a capital do

¹³⁹ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 125.

¹⁴⁰ Ibidem, p. 125.

¹⁴¹ Ibidem, p. 126.

¹⁴² De acordo com Manolo Garcia Florentino, entre as últimas décadas do século XVIII e o início do XIX, o porto carioca “provia por via marítima boa parte dos africanos importados pelo Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo” (*Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*). São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 38).

Estado, e pela sua situação a mais própria para nos casos correntes acudir a pública e comum defesa”.¹⁴³

Ressaltando que, “pela sua situação”, a praça carioca necessitava de “forças bem superiores que possam requerer os generais de outras capitanias subalternas menos importantes”, o conde de Rezende argumentava que, caso deixasse de intermediar a venda de africanos em São Paulo, a Fazenda Real do Rio de Janeiro deixaria de recolher 6\$460 réis em tributos que incidiam sobre cada escravo que era vendido¹⁴⁴. De acordo com o vice-rei, desse montante, 4\$660 réis corresponderiam precisamente aos direitos exigidos na venda dos cativos na região das Minas Gerais, bem como na passagem pelos rios Paraíba e Paraíba. Receando que os escravos importados por Santos pudessem ser revendidos em Minas Gerais por Fernandes Bandeira e seus sócios paulistas, o conde de Rezende argumentava que o projeto encampado pelo governador Lorena guiaria as finanças do Rio de Janeiro à “decadência”, pois:

*[...] não serão unicamente os escravos, que por aquela praça [de Santos] introduziram em Minas, como também quaisquer efeitos, de que resultará maior abatimento aos rendimentos da alfândega desta cidade, o das passagens do Paraíba e Paraíba, do mesmo modo e do da Casa da Moeda, infalivelmente há de ter: por quanto menos efeitos forem do Rio de Janeiro para Minas, tanto diminuirão as remessas do ouro que se faziam daquela capitania para esta cidade; e finalmente é franquear mais as portas para os descaminhos do ouro, diamantes, e mais direitos.*¹⁴⁵

Alguns dias depois, em 24 de julho, o conde de Rezende encaminhou outra carta em que denunciava os danos decorrentes da “ordem ou insinuação” expedida por Bernardo José de Lorena para que “todos os moradores da sua capitania” levassem à praça de Santos “os seus efeitos para lá os venderem, e carregarem por sua conta para Lisboa, nos primeiros navios que se oferecessem a fazer essa viagem”¹⁴⁶. Entre as graves consequências dessa disposição, o vice-rei assinalava a interrupção do fluxo regular de mercadorias despachadas pelos portos de Ubatuba, Cananéia e Paranaguá até o Rio de Janeiro.¹⁴⁷

¹⁴³ Arquivo Nacional. Correspondência do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 20/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fls. 174v-175.

¹⁴⁴ Ibidem, fl. 174v.

¹⁴⁵ Ibidem, fl. 174v.

¹⁴⁶ Arquivo Nacional. Correspondência do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 24/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fl. 178.

¹⁴⁷ Ibidem, fl. 178.

Conforme o conde de Rezende, a paralisação do comércio de cabotagem entre as vilas litorâneas de São Paulo e o porto carioca resultava na sensível diminuição dos direitos habitualmente recolhidos pela alfândega do Rio de Janeiro e pela Casa da Moeda. Por seu turno, os direitos exigidos pela aduana de Santos eram, segundo o vice-rei, inferiores aos valores comumente pagos na praça carioca, permitindo, assim, a comercialização das mercadorias importadas “pelo valor dos preços de Lisboa”¹⁴⁸. Assim, com a oferta de “fazendas muito baratas” na vila santista, os negociantes paulistas deixavam de comprá-las no porto carioca, “*julgando-se independentes dos negociantes do Rio de Janeiro*, e por esta causa deixando de satisfazer o que lhe estão a dever”.¹⁴⁹

Apesar dos protestos encaminhados pelo vice-rei conde de Rezende, o comércio direto entre Santos e os portos da África e de Portugal não deixou de ser francamente estimulado em todo o período em que Lorena esteve no governo de São Paulo. Provavelmente, conforme bem assinala Medici, apesar da pressão contrária exercida pelos negociantes fluminenses, a manutenção desses dois tipos de comércio resultava das alianças que o capitão-general preservava com membros destacados da comunidade mercantil de Lisboa, notadamente o seu sócio Jacinto Fernandes Bandeira, e até mesmo representantes do poder régio, a exemplo do ministro da Marinha e do Ultramar Martinho de Mello e Castro¹⁵⁰. Sendo assim, contando com os préstimos de duas poderosas figuras estabelecidas na Corte lisboeta, Bernardo José de Lorena pôde levar adiante o seu projeto que, além da ampliação da arrecadação da Real Fazenda paulista, também pressupunha a “permanência das rendas geradas na capitania de São Paulo nos cofres locais e seu controle por negociantes de alguma forma ligados ao seu governo”.¹⁵¹

De outra parte, assim como sublinhamos páginas atrás, para que os planos do capitão-general e seus aliados reinóis pudessem ser efetivamente colocados em prática, era imprescindível o suporte de negociantes e proprietários locais, empenhados em limitar a participação dos agentes fluminenses no comércio marítimo paulista, a partir da concentração das exportações no porto da vila de Santos. Da mesma forma, ainda que tenha sido um empreendimento extremamente lucrativo, tanto para Fernandes Bandeira quanto para os

¹⁴⁸ Arquivo Nacional. Correspondência do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 24/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fl. 178.

¹⁴⁹ Ibidem, fl. 178. Grifos nossos.

¹⁵⁰ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 126.

¹⁵¹ Ibidem, p. 118.

cofres da Real Fazenda paulista, não podemos desconsiderar o fato de que a iniciativa de importar escravos diretamente do continente africano também contou com o apoio indispensável daqueles segmentos internos à capitania interessados em suprir a crescente demanda por mão de obra que havia na época em São Paulo sem a ingerência dos habituais fornecedores radicados no Rio de Janeiro.

Com efeito, pouco tempo depois de ter sido empossado governador, Lorena foi advertido sobre os problemas relativos à oferta de braços em São Paulo. Dentre as primeiras manifestações sobre o tema levadas ao conhecimento do capitão-general, destacavam-se as *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo*, escritas por José Arouche Toledo Rendon em 1788¹⁵². Logo no início de sua exposição, Rendon realçava o “miserável estado” que se abatera sobre a capitania desde que o primeiro-ministro de D. José I, Sebastião José de Carvalho e Melo, promulgou entre 1755 e 1758 o fim da escravidão indígena na América portuguesa¹⁵³. De acordo com o autor, a decisão do futuro marquês de Pombal contribuiu para a disseminação da “vadiagem” entre os nativos, os quais, em vez de se dedicarem à cultura de gêneros voltados ao comércio, limitavam-se “a trabalhar para adquirir o sustento do dia seguinte”.¹⁵⁴

Certamente, a insatisfação que a legislação pombalina referente à exploração do trabalho indígena suscitou entre os grupos proprietários paulistas representados por Rendon agravou-se ainda mais nas últimas décadas do século XVIII, com a expansão agrícola na capitania e o consequente aumento da demanda por mão de obra cativa¹⁵⁵. Não por acaso, na carta endereçada em setembro de 1789 ao ministro Mello e Castro, o governador paulista

¹⁵² José Arouche de Toledo Rendon. *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo*. 1788. *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 195-213.

¹⁵³ Ibidem, p. 195. Em suas *Reflexões* [...], Rendon refere-se à Lei de 6 de junho de 1755, que restituía aos índios do Pará e Maranhão a “liberdade de suas pessoas e seus bens”, e ao Alvará de 8 de maio de 1758, que “declarava livres todos os índios do Brasil”. Para consultar a íntegra dos documentos mencionados por Rendon ver: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e. *Systema ou collecção dos regimentos reaes*. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783-1791. p. 369-376 e 604.

¹⁵⁴ José Arouche de Toledo Rendon, op. cit., p. 196.

¹⁵⁵ Ao analisar a estrutura de posse de escravos em algumas das principais localidades produtoras da capitania de São Paulo nas últimas décadas do século XVIII e início do XIX, Francisco Vidal Luna constata que “o expressivo crescimento da população escrava na capitania, em proporção significativamente maior do que a verificada na população livre, com o aumento na proporção de escravos na população total, sugere uma intensificação no uso dos cativos como base do processo produtivo” (São Paulo: população, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829). In: LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert S. (Orgs.). *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial, 2009. p. 345).

chamava a atenção para a “muita falta de escravatura” que havia na capitania¹⁵⁶. Nesse sentido, não é de se estranhar o modo efusivo com que o presidente e três oficiais da Câmara de Itu responderam à notícia de que a corveta de Jacinto Fernandes Bandeira aproximava-se de Santos trazendo “mais de trezentos escravos para ali se disporem”¹⁵⁷. No ofício encaminhado em abril de 1791, os camaristas aproveitavam para congratular o capitão-general por ter tirado a capitania do “amortecido estado em que se achava” e declaravam que a “fortuna” de São Paulo seria completa caso perdurasse “tão desejado governo”.¹⁵⁸

Contrariando as expectativas dos oficiais ituanos e de tantos outros setores da sociedade paulista que foram beneficiados com o incremento do comércio direto com o Reino e com os portos africanos, em abril de 1796 Bernardo José de Lorena expediu uma carta a todas as vilas da capitania informando a sua nomeação para o posto de capitão-general de Minas Gerais e a indicação de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça para ocupar o lugar que deixaria vago no governo paulista¹⁵⁹. Meses mais tarde, ao formalizar o nome de Castro e Mendonça para o posto de capitão-general de São Paulo, o ministro da Marinha e do Ultramar determinou que, antes de partir para a capitania mineira, Lorena deveria instruir seu sucessor sobre o estado em que se encontrava a capitania, para que, assim, não fossem interrompidas as “acertadas disposições de V. S^a. e o louvável sistema do seu governo, *que tem merecido uma completa aprovação de Sua Majestade*”.¹⁶⁰

Em observância à ordem expressa pelo ministro português, o capitão-general redigiu um relatório em que eram pormenorizados todos os temas que julgava mais relevantes ao governo de seu sucessor, dentre os quais destacava a demarcação dos limites da capitania, a organização das tropas, a administração e a arrecadação da Real Fazenda, além da agricultura e do comércio paulistas¹⁶¹. Em relação aos dois últimos itens, Lorena enfatizava que tanto a cultura de gêneros exportáveis quanto o comércio direto com Portugal haviam contribuído em larga medida para o “progresso” e a extinção da “preguiça de que geralmente era acusada a

¹⁵⁶ Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/09/1789. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 34.

¹⁵⁷ Ofício da câmara da vila Itu. 23/04/1791. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 347.

¹⁵⁸ Ibidem, p. 347.

¹⁵⁹ Carta para a câmara desta cidade e todas da capitania. 23/04/1796. *Documentos Interessantes...* Vol. 46, p. 333.

¹⁶⁰ Ofício do dito secretário participando a nomeação de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça para governador de São Paulo. 05/11/1796. *Documentos Interessantes...* Vol. 25, p. 169. Grifos nossos.

¹⁶¹ Relatório do capitão-general Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 201-210.

capitania de São Paulo”¹⁶². Referindo-se ao comércio marítimo praticado na região, o capitão-general era categórico:

*A cabotagem, era o comércio que aqui se fazia por mar até o ano de 1789, presentemente acha-se o comércio do porto de Santos para a Europa estabelecido, como é notório, e como tenho feito presente a Sua Majestade pelos mapas de cargas dos navios remetidos pela secretaria de estado. Parece-me que podem presentemente carregar em Santos doze navios por ano. Têm sido necessárias muitas providências para evitar a saída dos efeitos de comércio com a Europa para o Rio de Janeiro (havendo aqui navios à carga de bom conceito) pelo costume, em que estavam os negociantes de São Paulo, de merecerem menos este nome, do que o de caixeiros dos do Rio.*¹⁶³

1.2 O governo de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça e a manutenção das redes locais de comércio (1797-1803)

Em março de 1797, depois de enfrentar uma “viagem dilatada”, o recém-nomeado capitão-general de São Paulo finalmente desembarcou na América portuguesa. Entretanto, em decorrência dos problemas de saúde ocasionados pela longa e fatigante travessia do Atlântico, bem como das “repetidas chuvas” que dificultavam o trânsito pelo “caminho do sertão” fluminense, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça demorou-se algumas semanas no Rio de Janeiro antes de prosseguir viagem até o seu destino final¹⁶⁴. Por fim, nos últimos dias de maio, o sucessor de Bernardo José de Lorena partiu rumo à capital paulista onde, em 28 de junho de 1797, assumiu formalmente o governo da capitania.¹⁶⁵

Antes de completar um mês no comando da capitania, Castro e Mendonça foi instruído por D. Rodrigo de Souza Coutinho a dar prosseguimento ao “sistema de governo” adotado

¹⁶² Relatório do capitão-general Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 207.

¹⁶³ Ibidem, p. 208. Grifos nossos.

¹⁶⁴ Carta para o Secretário de Estado o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho participando da sua chegada ao Rio de Janeiro e a esta Cidade, como tudo o mais que abaixo se declara. 05/07/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 29, p. 1; e SERRATH, Pablo Oller Mont. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. p. 44.

¹⁶⁵ Carta para o Secretário de Estado o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho (...). 05/07/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 29, p. 01-02. Nascido em uma família aristocrática de antiga linhagem, Castro Mendonça foi agraciado com os títulos de cavaleiro professo da Ordem de Cristo e da Ordem de Santiago da Espada em recompensa aos serviços prestados por seu pai, D. Dinis Gregório de Mello Castro e Mendonça, que governou a capitania-geral dos Açores por quase vinte anos, entre 1774 e 1793. Militar “franco e enérgico”, o futuro governador de São Paulo desfrutava de grande prestígio nos altos escalões da Corte portuguesa, dentre eles o ministro da Marinha e do Ultramar D. Rodrigo de Souza Coutinho, de quem era “discípulo bem aproveitado” (SERRATH, Pablo Oller Mont, op. cit., p. 58-59; e OLIVEIRA, José Joaquim Machado d’, *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. 189).

por seu antecessor, especialmente as disposições que haviam sido prescritas em vistas ao incremento do “comércio e permuta recíproca dos gêneros e manufaturas do Reino com os desta capitania [de São Paulo]”¹⁶⁶. Assim, de posse das ordens expressas pelo ministro da Marinha e do Ultramar, além das observações deixadas por Lorena em seu último relatório, o capitão-general orientou o secretário de governo Luiz Antônio Neves de Carvalho para que uma circular fosse expedida aos capitães-mores das vilas litorâneas, sublinhando a importância da manutenção do “comércio direto destes portos com a metrópole” como “único meio de felicitar os povos desta capitania, e de a pôr a nível das mais florescentes de todo o Brasil”.¹⁶⁷

A despeito dessa e de outras cartas endereçadas às autoridades locais exigindo o rigoroso cumprimento das ordens que orientaram o comércio costeiro paulista¹⁶⁸, à medida que os meses se passaram, Castro e Mendonça distanciou-se cada vez mais das considerações exaradas por Lorena no relatório mencionado anteriormente. É o que sugere o ofício endereçado em novembro de 1797 a Souza Coutinho, em que o capitão-general descrevia a capitania de forma muito distinta daquela que seu antecessor fizera ao final do seu governo. Contrariando o parecer de Lorena, segundo o qual a agricultura e o comércio paulistas achavam-se livres da “preguiça” e em franco “progresso”, Castro e Mendonça frisava a falta de “capitais” e de “escravatura”, bem como a “anemia” e a “indolência” dos paulistas, “principalmente os moradores da costa, que podendo pelo local melhorar muito a sua sorte, são os que vivem na maior miséria”¹⁶⁹. Diante dessa “calamitosa” situação, o novo governador assegurava ao ministro português que “todos os *meios lícitos* de animar a agricultura e o comércio” estavam sendo empregados em vistas ao aumento da “riqueza e felicidade de todos os ditos vassalos”.¹⁷⁰

Dentre os assim chamados “meios lícitos” adotados por Castro e Mendonça, cumpre assinalar a licença concedida em fevereiro de 1798 a todos os “comerciantes e carregadores para que [estes] possam mandar a qualquer dos portos da nossa América, a quarta parte dos

¹⁶⁶ Carta para o Secretário de Estado. 09/11/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 29, p. 44.

¹⁶⁷ Ofício para os capitães-mores e comandantes da marinha – Do secretário de governo Luiz Antônio Neves de Carvalho. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 13.

¹⁶⁸ Em agosto de 1797, em carta endereçada ao sargento-mor de Paranaguá, o secretário de governo destacou que as restrições estipuladas por Bernardo José de Lorena deveriam ser cumpridas na “mais indefectível observância” (Carta para o sargento-mor comandante de Paranaguá – Do secretário de governo Luiz Antônio Neves de Carvalho. 09/08/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 13).

¹⁶⁹ Carta para o Secretário de Estado. 09/11/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 29, p. 44.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p. 44. Grifos nossos.

açúcares” produzidos em São Paulo¹⁷¹. De acordo com a justificativa apresentada ao juiz de fora de Santos, a isenção promulgada resultava tanto da “abundante safra de açúcar” como da ausência de embarcações surtas no porto de Santos à espera de carga para serem conduzidas até Lisboa. Por sua vez, reconhecendo o “*incômodo que os moradores de São Sebastião e Ubatuba experimentam em remeter todos os seus efeitos para o dito porto [de Santos]*”, Castro e Mendonça concedeu aos produtores e negociantes do litoral norte paulista o direito de exportarem “a terça parte dos açúcares e aguardentes” para qualquer um dos portos da América portuguesa¹⁷². Meses depois, alegando novamente a ausência de embarcações em Santos dispostas a carregarem os gêneros da capitania para o Reino, o governador paulista ampliou a licença para todas as vilas de São Paulo, garantindo a elas o direito de exportarem “livremente” a metade das “safras dos seus açúcares e colheitas de outros gêneros que tiverem”.¹⁷³

Finalmente, depois de sucessivas isenções concedidas, Castro e Mendonça resolveu extinguir em novembro de 1798 todas as restrições ao comércio de cabotagem que ainda subsistiam. Com essa resolução em mão, o secretário de governo prontamente encaminhou às autoridades das vilas marítimas de São Paulo a seguinte determinação:

[...] *atendendo a falta que presentemente há de navios em direitura para Lisboa, e a que do empate dos efeitos resulta um prejuízo geral ao Comércio, é servido ampliar a licença que facultou pela sua carta de 28 de setembro do presente ano, ordenando a Vossa Mercê que dos portos do seu comando deixe livremente embarcar todos os efeitos que neles houver para qualquer dos nossos portos da América, observando-se as ordens estabelecidas, pelo que respeita aos direitos da Alfândega que alguns dos mesmos gêneros costumam pagar [...]*.¹⁷⁴

Conforme o excerto, a ausência de “navios em direitura para Lisboa” e o consequente “empate dos efeitos” foram determinantes para a abolição completa das diretrizes impostas por Bernardo José de Lorena. Por sua vez, ao admitir em fevereiro de 1798 que o redirecionamento das exportações paulistas em Santos representava um “incômodo” aos habitantes do litoral norte da capitania, Castro e Mendonça dava a entender que tanto as licenças parciais quanto a revogação completa das medidas adotadas por seu antecessor

¹⁷¹ Ofício para o Juiz de Fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva. 07/02/1798. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 58.

¹⁷² Ofício para o tenente-coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza. 07/02/1798. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 58. Grifos nossos.

¹⁷³ Ofício para o juiz de fora da vila de Santos. 26/10/1798. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 123.

¹⁷⁴ Ofício para o capitão Fernando Gomes Pereira da Silva. 22/11/1798 *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 130. Grifos nossos.

resultavam diretamente de pressões exercidas por produtores e comerciantes vinculados àquela região, bem como, e especialmente, por atacadistas fluminenses. Afinal, pouco antes de o governador mencionar os problemas que os habitantes do litoral norte “experimentavam”, os vereadores da Câmara de São Sebastião endereçaram às autoridades régias uma extensa representação, acusando a “opressão” à qual eram submetidos os moradores da vila desde que o capitão-general Lorena suprimiu “a liberdade de levarem [...] os seus efeitos a qualquer dos portos deste Estado do Brasil”¹⁷⁵. De acordo com os camaristas, a decisão de concentrar as exportações em Santos havia sido tomada pelo antecessor de Castro e Mendonça, em virtude das:

[...] falsas e cavilosas representações dos comerciantes ou para melhor dizer monopolistas da dita praça [de Santos] que desejosos de haverem assim o perfeito açúcar que nesta vila se fabrica, e sendo poucos, e faltos de dinheiro para pagarem pelo preço que o pagam os comerciantes do Rio de Janeiro, fomentaram sagazmente a sobredita proibição, que tanto tem favorecido ao horrível monopólio, que têm praticado, e praticam de se mancomunarem todos em um só preço, e esse sempre ínfimo.¹⁷⁶

Diante das “graves” queixas apresentadas pelos oficiais de São Sebastião, em agosto de 1798 o Conselho Ultramarino enviou uma provisão ao governador paulista exigindo um parecer detalhado sobre as acusações lançadas contra Bernardo José de Lorena¹⁷⁷. Em observância às ordens do Conselho Ultramarino, Castro e Mendonça emitiu o seu parecer sobre o assunto em abril de 1799, no qual ressaltava que as “ordens passadas pelo meu antecessor foram com o louvável fim de animar o comércio direto desta capitania com a metrópole”¹⁷⁸. Por essa razão, mesmo ciente das diversas reclamações apresentadas pelos habitantes do litoral norte, o capitão-general decidiu não “abolir uma prática que existia havia mais de 8 anos, conhecendo quão delicado é fazer uma mudança repentina, sem estar seguro e fundado em sólidas razões”. No entanto, persuadido das “vantagens” da liberdade de comércio, o governador paulista resolveu franquear paulatinamente a navegação costeira praticada na capitania, até que, em novembro de 1798, concedeu a todos os portos de São Paulo o direito da “total exportação, e livre saída”.¹⁷⁹

¹⁷⁵ Cópia da representação da Câmara da Vila de São Sebastião. 03/02/1798. *Documentos Interessantes...* Vol. 89, p. 106.

¹⁷⁶ Ibidem, p. 106. Grifos nossos.

¹⁷⁷ Provisão do Conselho Ultramarino para S. Ex.^a informar com o seu parecer sobre a representação da câmara da vila de São Sebastião. 27/08/1798. *Documentos Interessantes...* Vol. 89, p. 105.

¹⁷⁸ Parecer ao Conselho Ultramarino sobre o requerimento da câmara da vila de São Sebastião. 15/04/1799. *Documentos Interessantes...* Vol. 29, p. 132.

¹⁷⁹ Ibidem, p. 133-134.

Ao revogar as diretrizes que visavam a priorizar o comércio direto entre Santos e Portugal, a partir das restrições ao comércio de cabotagem na capitania, Castro e Mendonça claramente se colocava contra os interesses que durante anos deram respaldo ao governo de seu antecessor. Com efeito, a análise da documentação oficial expedida nos primeiros meses da administração de Castro e Mendonça – notadamente as considerações feitas sobre a “anemia” e “indolência” dos habitantes do litoral, bem como a gradual liberação concedida ao comércio de cabotagem – sugere um movimento de conformação e consolidação de novas bases de apoio entre o recém-empossado capitão-general e os grupos que haviam sido aliados da exploração do rendoso comércio marítimo entre a praça carioca e os portos paulistas.

Nesse sentido, é bem provável que a articulação dessas novas alianças tenha sido tecida semanas antes de Castro e Mendonça assumir o comando da capitania, mais precisamente durante o período em que ficou alojado no Rio de Janeiro recuperando-se da extenuante viagem que fizera de Portugal até a América. Sendo assim, é lícito supor que não só Castro e Mendonça trazia orientações específicas da Coroa como, durante o intervalo de tempo em que permaneceu na urbe carioca, o futuro capitão-general de São Paulo estabeleceu contato com os mesmos negociantes que se queixaram em 1791 ao vice-rei conde de Rezende contra o fomento dado por Bernardo José de Lorena ao comércio direto entre Santos e os portos da Europa e da África. Dentre eles, é possível distinguir o capitão de milícias João Gomes Barroso, um dos mais ricos traficantes de escravos do Rio de Janeiro na época. Dono de uma das sete maiores fortunas da praça carioca no período joanino, Gomes Barroso era o “cabeça de uma empresa traficante da qual participavam seus parentes Diogo e Antônio Gomes Barroso”¹⁸⁰. Além do comércio de escravos trazidos diretamente de diferentes partes do continente africano, o negociante também foi acionista de diversas companhias de seguros marítimos, a exemplo da Indemnidade e da Providente¹⁸¹. Graças ao prestígio que alcançou perante os mais destacados homens de negócio da Corte joanina, João Gomes Barroso foi condecorado em 1808 com o Hábito de Cristo, alcançando em 1829, pouco antes de sua morte, o grau de comendador da mesma ordem.¹⁸²

¹⁸⁰ FLORENTINO, Manolo Garcia, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, cit., p. 184 e 191.

¹⁸¹ FLORENTINO, Manolo Garcia, op. cit., p. 194; PUNTSCHART, William. *Os negociantes de grosso trato no Brasil colonial, 1808-1822*. 1992. 333 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992. p. 114-115.

¹⁸² FLORENTINO, Manolo Garcia, op. cit., p. 206.

Infelizmente, a escassez de registros não nos permite precisar com clareza qual a amplitude e a natureza do acordo firmado entre o governador paulista e Gomes Barroso. Sabemos apenas que, ao menos em uma ocasião, Castro e Mendonça atuou incisivamente na cobrança de dívidas que foram contraídas por negociantes paulistas com o traficante carioca. Em fevereiro de 1799, por intermédio do secretário de governo Neves de Carvalho, o capitão-general transmitiu a seguinte ordem ao comandante de São Sebastião:

S. Ex^a me ordena avise a V. M.^{ce}, que José Correa Marzagão, e Thomaz Romão Cezar, este como devedor, e aquele como fiador, e principal pagador *devem ao capitão João Gomes Barroso da cidade do Rio de Janeiro, certa quantia que o mesmo senhor desejaria muita lhe satisfizessem com pontualidade*. A ocasião das safras, em que se está, e a livre exportação, que os moradores desse continente têm para os seus efeitos, deve concorrer e facilitar este pagamento, a que coadjuvará mais que tudo o bom modo, e diligência que V. M.^{ce} saberá empregar neste ponto, sem contudo usar de violência, por não ser essa a mente de S. Ex^a. Do que a este respeito obrar, e conseguir dará logo parte por esta Secretaria.¹⁸³

Ao afirmar que o direito de “livre exportação” deveria “concorrer e facilitar” a quitação dos débitos contraídos na praça carioca, o secretário de governo expunha com nitidez a correlação entre a abolição das medidas instauradas por Bernardo José de Lorena e a manutenção das linhas de crédito e dívida que entrelaçavam os negociantes e produtores de São Paulo à comunidade mercantil do Rio de Janeiro. De fato, conforme vimos páginas atrás, o não pagamento das dívidas assumidas pelos paulistas figurava entre as principais críticas apresentadas pelo conde de Rezende à iniciativa de Lorena. De acordo com o vice-rei, o estímulo ao comércio atlântico livre da ingerência da praça carioca fazia com que os devedores paulistas se julgassem “independentes dos negociantes do Rio de Janeiro”.¹⁸⁴

Em outra ocasião, Castro e Mendonça intercederia mais uma vez em favor do traficante carioca. Em um ofício dirigido ao capitão-mor da vila de Iguape em fevereiro de 1799, o governador paulista ordenou a “pronta saída” de uma galera “em a qual são interessados o capitão João Gomes Barroso e outros da cidade do Rio de Janeiro”¹⁸⁵. Segundo as instruções expedidas, a referida galera deveria ser imediatamente despachada para Santos e, em seguida, conduzida até o porto carioca, de onde, finalmente, partiria carregada até Lisboa.

¹⁸³ Ofício para o capitão-comandante de São Sebastião. 20/02/1799. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 147-148. Grifos nossos.

¹⁸⁴ Arquivo Nacional. Correspondência do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 24/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fl. 178.

¹⁸⁵ Ofício para o capitão-mor da vila de Iguape. 21/02/1799. *Documentos Interessantes...* Vol. 87, p. 148.

De modo significativo, ambos os ofícios examinados revelam o empenho de Castro e Mendonça em promover e assegurar as redes locais de comércio e crédito que associavam a praça do Rio de Janeiro à capitania paulista. Nesse sentido, assume grande importância a atenção que o capitão-general dispensou em prol dos interesses de João Gomes Barroso, decerto um dos principais fornecedores de mão de obra cativa em todo o Centro-Sul brasileiro. Contando com o apoio do governador paulista, esse e outros negociantes radicados no Rio de Janeiro dificultaram as pretensões de Jacinto Fernandes Bandeira e de seus aliados paulistas envolvidos na importação de escravos vindos diretamente da África. Não por acaso, durante o tempo em que Castro e Mendonça permaneceu à frente do governo de São Paulo, nenhuma embarcação partiu de Santos rumo ao continente africano (Quadro 2).

De outra parte, em relação ao comércio direto entre São Paulo e Portugal, observa-se no Quadro 2 a queda drástica do número de viagens realizadas entre os dois lados do Atlântico durante o governo de Castro e Mendonça. À primeira vista, a significativa redução do comércio entre Santos e Lisboa poderia ser compreendida como um dos efeitos diretos do recrudescimento da guerra deflagrada em 1797 entre as principais nações europeias e a França revolucionária. Nos últimos anos do século XVIII, em virtude da instabilidade e insegurança resultantes do acirramento do conflito na Europa, o Conselho Ultramarino passou a recomendar o emprego de naus de guerra para escoltarem as embarcações mercantes que cruzavam o oceano¹⁸⁶. No entanto, ao examinarem o movimento do porto de Lisboa em fins dos setecentos, António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote demonstraram que as restrições impostas pelos comboios organizados pela esquadra portuguesa não interferiram na dinâmica mercantil atlântica. Em vez disso, os autores constatarem que, entre os anos de 1798 e 1801, o “movimento comercial Brasil-Lisboa” vivenciou o seu período de “maior fulgor”¹⁸⁷. Assim, podemos inferir que o decréscimo verificado no movimento de embarcações entre Santos e o reino luso resultou, em grande medida, do rearranjo político dirigido por Castro e Mendonça em favor de grupos fluminenses e paulistas envolvidos nas redes locais de comércio.

¹⁸⁶ Carta do Ex.^{mo} Conde de Rezende, vice-rei do Estado, 27/11/1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 39, p. 145.

¹⁸⁷ FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001. p. 64.

Quadro 2 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino a Portugal (1797-1802)

Partida	Chegada	Embarcação	Proprietário	Escala	Destino
12/08/1797	10/09/1798	Galera Nossa Senhora da Oliveira	-	-	Lisboa
17/08/1797	10/09/1798	Navio Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
20/10/1797	-	Bergantim Alegria	-	-	Lisboa
1798	-	Navio Nossa Senhora das Maravilhas	-	-	Lisboa
1798	07/07/1799	Navio Anjo do Senhor	-	Bahia	Lisboa
1798	10/09/1798	Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	-	Lisboa
1798	10/09/1798	Navio Senhor da Cana Verde	-	-	Lisboa
26/02/1798	10/09/1798	Corveta Santo Antônio e São Boaventura	-	Rio de Janeiro	Lisboa
1799	14/09/1800	Navio São João Baptista Hércules	-	-	Lisboa
16/12/1799	-	Corveta Santo Antônio e São Boaventura	-	-	Lisboa
16/12/1799	14/09/1800	Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	-	Lisboa
1801	03/03/1802	Navio Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio	Jacinto Fernandes Bandeira	-	Lisboa
1801	18/11/1802	Navio Conceição Ponte	-	-	Lisboa
04/02/1801	-	Navio Santíssimo Sacramento e Conceição Maria	-	Rio de Janeiro	Lisboa
13/10/1801	-	Bergantim Grão Penedo	-	Rio de Janeiro	Lisboa
08/03/1802	11/09/1802	Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	Pernambuco	Lisboa
08/03/1802	-	Bergantim Avoador	-	Pernambuco	Lisboa
19/04/1802	-	Navio São Caetano Augusto Constância Valerosa	-	Rio de Janeiro	Lisboa

Fonte: SANTOS, Corcino Medeiros dos, Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII, cit., p. 110; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, Antônio, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, cit., p. 459-527; SERRATH, Pablo Oller Mont, *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*, cit., p. 235; MATTOS, Renato de, *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo...*, cit., p. 139; *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 14, doc. 683, 685; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, doc. 823; AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, doc. 885; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 49, doc. 3870.

Além dos setores mercantis radicados na praça do Rio de Janeiro, a documentação coligida nos permite identificar – ainda que em linhas gerais – quais eram os grupos internos à capitania que compunham a base de apoio do governador Castro e Mendonça. Nesse sentido, merecem destaque as cartas que as autoridades locais expediram ao príncipe regente D. João tão logo souberam da nomeação de Antônio José da Franca e Horta para o lugar de capitão-general. Em uma delas, os camaristas de Taubaté rogavam pela conservação de Castro e Mendonça no governo de São Paulo, uma vez que, “entre todos os generais da mesma, se tem distinguido em zelo, atividade, honra, desinteresse, e ainda mais, na boa, e exata arrecadação da Real Fazenda de Vossa Alteza”.¹⁸⁸

Da mesma forma, em 11 de abril de 1801, os vereadores de São Luiz do Paraitinga suplicavam a prorrogação do governo do capitão-general “a fim de que gozem desta felicidade estes vassalos que com tanta fidelidade e amor se interessam no bem do Estado de que tanto depende a retidão de um bom governo”¹⁸⁹. Poucos dias depois, em 27 de abril, os oficiais da vila de Cunha expressavam a “desconsolação” com que receberam a “triste notícia” de que um novo governador já havia sido indicado para a capitania¹⁹⁰. Assim, na esperança de que as autoridades régias pudessem decidir pela permanência do capitão-general, os camaristas eram enfáticos ao afirmarem que:

[...] Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça governador e capitão-general desta Capitania se tem feito digno de nossa atenção, e amor, não só pelas boas qualidades que adornam as pessoas como pelo muito que esperávamos na continuação do seu governo pela *grande felicidade que nos prometia seu zelo*, não só para a felicidade dos seus súbditos, como do Estado, por ser ele dotado de *um ânimo piedoso e desinteressado, e que tem feito tudo para nós, e nada para si*.¹⁹¹

Por fim, importa realçar a manifestação de apoio ao governador Castro e Mendonça que os oficiais de São Sebastião endereçaram ao regente em 18 de abril de 1801. No

¹⁸⁸ Carta dos oficiais da Câmara da Vila de Taubaté ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel Melo Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo. 29/03/1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, doc. 836.

¹⁸⁹ Carta dos oficiais da Câmara da Vila de São Luiz do Paraitinga ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel Melo Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo. 11/04/1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, doc. 838 (anexo).

¹⁹⁰ Carta dos oficiais da Câmara da Vila de Cunha ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel Melo Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo. 27/04/1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, doc. 838.

¹⁹¹ *Ibidem*, doc. 838. Grifos nossos.

documento, os oficiais da vila reiteravam as críticas anteriormente feitas à “errada política” adotada por Bernardo José de Lorena, o qual, “por motivos que ainda hoje ignoramos, nos obrigou a não fazermos venda dos frutos que abundantemente produzia o terreno de nosso distrito, sem irmos com eles a Santos”¹⁹². Essa “calamitosa opressão”, afirmavam os vereadores, chegou ao fim em novembro de 1798, quando o sucessor de Lorena “pôs na sua devida franquia a permuta dos referidos gêneros que como d’antes se [...] vendiam no nosso porto”.¹⁹³

É significativo observar que os pedidos pela permanência de Castro e Mendonça no comando da capitania tenham partido das vilas localizadas no Vale do Paraíba e no litoral norte da capitania. Afinal, conforme sublinhou Maria Thereza Petrone, a extinção das restrições impostas ao comércio costeiro paulista beneficiou “não somente a agricultura do litoral, como também a da área ao longo do caminho para o Rio de Janeiro”, visto que os produtores dessa região “aproveitavam-se dos portos da costa norte e de Parati para exportar seus produtos”¹⁹⁴. Por sua vez, enquanto os grupos radicados nas regiões economicamente vinculadas à praça carioca pareciam satisfeitos com as diretrizes implantadas por Castro e Mendonça, os segmentos favorecidos durante o governo de Bernardo José de Lorena denunciavam ao Conselho Ultramarino o “vexame” e a “opressão” que vinham sofrendo desde que o novo governador foi empossado.

Em representação expedida em julho de 1798, os produtores e negociantes da vila de Itu acusavam a “desordenada ambição” com que Castro e Mendonça conduzia os negócios da capitania¹⁹⁵. Segundo os signatários, além de prejudicar a livre exportação do açúcar produzido na vila, o capitão-general e o ajudante de ordens Thomas da Costa Correia “monopolizavam” a comercialização do sal consumido na região de Serra Acima, bem como do tecido que era utilizado nos uniformes das tropas auxiliares. Do mesmo modo, em setembro de 1798, os oficiais e os mais “destacados moradores” da cidade de São Paulo

¹⁹² Carta dos oficiais da Câmara da Vila de São Sebastião ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo. 18/04/1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, doc. 842.

¹⁹³ Ibidem, doc. 842.

¹⁹⁴ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 39.

¹⁹⁵ Representação dos moradores da Vila de Itu, da capitania de São Paulo, em que expõem os vexames que têm sofrido por causa do procedimento do governador e capitão-general desta capitania, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (...). 08/07/1798. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 45, doc. 3536.

também se queixavam do governador Castro e Mendonça e de seu sócio, o ajudante de ordens Costa Correia, por interferirem no comércio de “açúcar, sal, bestas, algodões e mantimentos”¹⁹⁶. Por essa razão, os autores da representação lamentavam a substituição do capitão-general Lorena, a quem se referiam como um “pai universal de toda a capitania, cujos povos com justa razão chorarão por dilatados anos, e a sua memória será eterna pela mediação dos vindouros séculos”.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Representação (cópia da) dos habitantes da capitania de São Paulo, informando que se sentem bastante desolados com o feitio do governador e capitão-general desta capitania, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (...). 06/09/1798. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, doc. 3548.

¹⁹⁷ Ibidem, doc. 3548.

**CAPÍTULO 2 – O GOVERNO DE ANTÔNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA E O
COMÉRCIO MARÍTIMO PAULISTA (1803-1807)**

CAPÍTULO 2 – O GOVERNO DE ANTÔNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA E O COMÉRCIO MARÍTIMO PAULISTA (1803-1807)

A despeito da extensa bibliografia produzida sobre a capitania paulista no limiar do século XIX, ainda hoje subsistem aspectos pouco esclarecidos acerca das circunstâncias políticas e econômicas de São Paulo às vésperas da transferência da família real portuguesa para o Brasil. Entre as principais questões a serem elucidadas sobre o período, destaca-se o conjunto de medidas aplicadas pelo governador Antônio José da Franca e Horta concernentes ao comércio marítimo praticado entre as vilas litorâneas de São Paulo e as demais praças do império luso.¹⁹⁸

Durante os quase nove anos em que conduziu a capitania, Franca e Horta notabilizou-se por diversas disposições, a exemplo da criação da “aula de cirurgia” ministrada pelo físico-mor do Hospital Militar, a abertura e conservação de estradas no interior da capitania e o reparo dos edifícios das Santas Casas de Misericórdia de São Paulo e Santos¹⁹⁹. No entanto, entre todas as decisões adotadas pelo capitão-general, nenhuma foi tão realçada pela bibliografia quanto as restrições impostas ao comércio de cabotagem e a concentração das exportações paulistas no porto da vila de Santos. Aspecto muitas vezes citado, embora nem sempre aprofundado pelos autores que se detiveram sobre a história de São Paulo no período, o conjunto de medidas prescritas pelo capitão-general foi apreendido ora como a manifestação do despotismo característico dos representantes da Coroa portuguesa na América, ora como indício do conluio entre Franca e Horta e negociantes santistas interessados no monopólio comercial do referido porto.

¹⁹⁸ As informações disponíveis sobre a trajetória do capitão-general nos quadros administrativos do reino português são escassas. Nascido em 1753 na cidade de Faro, Franca e Horta era filho de João Carlos de Miranda Horta Machado, fidalgo da Casa Real e familiar do Santo Ofício, e irmão de José Joaquim de Miranda e Horta, promotor de justiça da Casa de Suplicação do Brasil e juiz dos falidos da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação (Requerimento encaminhado por Antônio José da Franca e Horta, fidalgo da Casa Real, ao Ministério do Império solicitando certidão de batismo. 1789. Fundação Biblioteca Nacional. Coleção Documentos Biográficos, C-0832,015 n° 001; e ALMANAQUE do Rio de Janeiro: 1811. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 282, p. 97-236, jan./mar. 1969). De acordo com Afonso d’Escragnolle Taunay, a nomeação de Franca e Horta resultava da indicação proposta por João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, visconde de Anadia, então secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, “seu grande protetor [...] que de muita influência dispunha sobre o futuro D. João VI” (*História colonial da cidade de São Paulo no século XIX (1801-1822)*, cit., p. 5).

¹⁹⁹ CAMPOS, Ernesto de Souza. Um governador de São Paulo no começo do século XIX. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 42, p. 105-174, 1943; e AMARAL, Antônio Barreto do. *Dicionário de história de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006. p. 310-311.

De modo geral, as análises elaboradas a respeito das relações mercantis paulistas durante o governo de Franca e Horta foram edificadas a partir das considerações tecidas pelo monsenhor José de Souza Azevedo Pizarro e Araújo em suas *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Organizada em nove tomos, a obra foi concebida inicialmente como uma história do bispado do Rio de Janeiro²⁰⁰. Contudo, em função da volumosa documentação coligida acerca das regiões circunvizinhas à capitania fluminense, as *Memórias históricas* de Pizarro e Araújo excederam os limites de uma descrição dos temas relacionados à organização eclesiástica do Centro-Sul da América portuguesa, abrangendo questões de ordem secular, tais como a administração, a agricultura e o comércio de cada uma das principais capitanias adjacentes ao Rio de Janeiro.

Referindo-se à economia paulista durante o século XVIII, Pizarro e Araújo procurava destacar a importância da região como produtora de “gêneros comumente cultivados no Brasil”, bem como “outros próprios da Europa”. Somava-se ainda entre as atividades produtivas da capitania a criação de gado muar e cavalar, “que vão servir em diferentes lugares ao transporte das cargas, das carruagens, e dos viandantes”, e de gado bovino, “que em grandes manadas desce a sustentar anualmente de carne verde a capital do Estado e Reino do Brasil”²⁰¹. Não obstante as condições naturais propícias para a agricultura e a pecuária em São Paulo, o autor das *Memórias históricas* destacava os “óbices” impostos ao comércio da região durante o período que antecedeu a chegada da Corte portuguesa à América. Assim, com o objetivo claro de evidenciar a inflexão que a transferência do príncipe regente para o Rio de Janeiro representou para o comércio marítimo de São Paulo, Pizarro e Araújo discorre acerca do “monopólio” instaurado pelo capitão-general Franca e Horta:

Proibindo o governador Antônio José da Franca e Horta o comércio de cabotagem das vilas da província, por obrigar os seus traficantes, e lavradores a legar os gêneros à vila de Santos, para daí se embarcarem diretamente aos portos da Europa; e não havendo na praça de Santos mais que *três ou quatro carregadores, eles depressa se uniram a armar um monopólio*, taxando o preço dos efeitos aos lavradores, que de necessidade os haviam de vender. O resultado de tal deliberação foi a perda da

²⁰⁰ De acordo com o prefácio de Rubens Borba de Moraes, “Pizarro entregou os originais em 1819 à Impressão Régia. Esta iniciou a composição e, no ano seguinte, aprontou os dois primeiros tomos. Mas as agitações políticas, que precederam a Independência, e a crise por que passou a Impressão Régia, em 1821, devido ao acúmulo de serviço e à falta de prelos, fizeram com que só em 1822 pudessem aparecer os tomos seguintes. Já estariam compostos todos esses volumes (ou pelo menos as páginas de rosto) antes de princípios de setembro de 1822, pois a partir dessa data o nome da Impressão Régia passa ao de Imprensa Nacional, e nesses tomos figura o nome primitivo da tipografia” (Prefácio. In: ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional; INL, 1945-1948. v. 1, p. 11).

²⁰¹ ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e, *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, cit., v. 1, p. 255.

lavoura da vila de Ubatuba, que principiava a florescer, e a ruína das outras marítimas, até que depois de anos, cessou esse mal com a *feliz chegada do Senhor D. João VI ao Rio de Janeiro*.²⁰²

Inscribendo as determinações do governador paulista no âmbito das restrições que vigoravam até a “feliz chegada do Senhor D. João VI”, Pizarro e Araújo, aparentemente manifestando interesses fluminenses vinculados ao comércio paulista, compõe sua narrativa com o intuito de exaltar os benefícios que a mudança da sede da Coroa ensejou a todas as capitanias da América portuguesa. Membro do conselho do príncipe regente e de outras instituições civis e eclesiásticas de relevo na Corte do Rio de Janeiro, monsenhor Pizarro e Araújo expressava o caráter laudatório das *Memórias históricas*, ao afirmar que a sua publicação só teria sido possível graças ao “Auxílio Superior” e à “Mui Alta Proteção de Vossa Majestade”.²⁰³

Ao sublinhar a data de 1808 como marco inaugural de um novo império português fundado em terras americanas, a obra de Pizarro e Araújo aproxima-se de escritos coevos dedicados à louvação do reinado de D. João VI. Por sua vez, embora os contornos conferidos ao processo histórico irrompido a partir da abertura dos portos sejam semelhantes àqueles que foram delineados por autores como José da Silva Lisboa, as *Memórias históricas do Rio de Janeiro* distinguem-se pelo esforço de seu autor em evidenciar de que modo a instalação da Corte portuguesa na América teria repercutido favoravelmente para os distintos grupos mercantis enraizados na capitania paulista. Nesse sentido, Pizarro e Araújo frisava que nos anos seguintes à assinatura da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, a capitania paulista tornara-se “florente, não só pelo considerável aumento de braços cultivadores, mas pelo giro anual dos efeitos da agricultura, e de outros gêneros comerciais do continente”.²⁰⁴

Anos mais tarde, essas considerações seriam retomadas por Auguste de Saint-Hilaire na obra clássica *Viagem à Província de São Paulo*. Nesse trabalho, além das impressões colhidas durante a sua incursão pela região entre os anos de 1819 e 1822, o botânico francês apresenta um breve apanhado da história paulista, desde os primórdios da ocupação

²⁰² ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e, *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, cit., v. 1, p. 259.

²⁰³ ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e, op. cit., v. 1, p. IV. Entre as funções de destaque exercidas por monsenhor Pizarro e Araújo na Corte do Rio de Janeiro, merecem destaque a sua atuação como deputado na Mesa da Consciência e Ordens, conselheiro honorário do Tribunal de Justiça, tesoureiro e arcebispo da Real Capela e procurador geral das três ordens (GALDAMES, Francisco Javier Müller. *Entre a cruz e a coroa: a trajetória de Mons. Pizarro (1753-1830)*. 2007. 2 v. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. v. 1, p. 18-20).

²⁰⁴ ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e, *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, cit., v. 8, t. 1, p. 256.

portuguesa do planalto de Piratininga, até a proclamação da Independência. Assim, referindo-se às “agruras” impostas aos paulistas pelos “rigores do sistema colonial”, Saint-Hilaire assinala a “tão prejudicial determinação” do governador Franca e Horta:

Não tenho necessidade de dizer que os paulistas não escaparam aos rigores do sistema colonial. Seu comércio foi mesmo entravado, em diversas épocas, por proibições que não atingiram outras partes do Brasil. [...] Muito mais recentemente, enfim, Antônio José da Franca e Horta, que começou a governar São Paulo em 1802, proibiu a navegação de cabotagem aos habitantes da costa, só permitindo aos cultivadores enviar seus produtos até Santos unicamente, arruinando, dessa forma, todos os outros portos, e colocando aqueles à mercê de três ou quatro negociastas que, coligados, tornaram-se inteiramente senhores dos serviços de transporte. Não sabemos que a proibição de Horta tenha sido posta em dúvida; mas se não houve nenhuma conivência entre ele e os aludidos negociastas de Santos, é de se notar que tudo o que fez, cedendo a um capricho maléfico, inteiramente inexplicável, deu azo a suspeita de tal indignidade. Essa tão prejudicial determinação de Antônio José da Franca e Horta foi executada até o ano de 1808, quando o rei D. João VI, fugindo do exército francês, chegou ao Brasil, pois foi um de seus primeiros atos *franquear os portos do país às nações amigas, suprimindo o sistema colonial com todas as suas proibições* – igualando, em suma, a Portugal sua antiga colônia. Não era ainda a Independência do Brasil, mas já era o prelúdio da mesma. A capitania de São Paulo aproveitou-se dos benefícios decorrentes da nova ordem de cousa. Suas relações comerciais se ampliaram, tornando-se cada dia mais importantes; a navegação de cabotagem retomou a passada atividade. Os agricultores, vendendo seus produtos mais vantajosamente, ampliaram suas plantações; os engenhos e cafezais multiplicaram-se; homens de todas as nações chegaram a São Paulo, trazendo aos seus habitantes novas ideias, e as artes mecânicas se aperfeiçoaram.²⁰⁵

Em seu texto, Saint-Hilaire reproduz praticamente todas as observações enunciadas por Pizarro e Araújo acerca das medidas implementadas pelo capitão-general paulista. Dessa forma, nota-se que o naturalista francês reitera em suas páginas a concepção de que a decisão de concentrar as exportações no porto de Santos figurava no repertório de práticas “abusivas” e “prejudiciais” do “sistema colonial”. Ademais, assim como o autor das *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, Saint-Hilaire sublinha o caráter “libertador” da abertura dos portos, compreendida como a decisão responsável pelo término do longo período em que os habitantes da capitania paulista estiveram sujeitos ao “capricho maléfico” de um governador que mantinha estreitos laços com “negocistas” de Santos.

Apresentadas junto às demais considerações feitas a partir das anotações de viagem, as conclusões originalmente extraídas da obra de Pizarro e Araújo confundem-se com a narrativa das experiências e testemunhos recolhidos por Saint-Hilaire em sua passagem por São Paulo. Nesse sentido, embora a versão editada do texto tenha sido publicada décadas após a visita do

²⁰⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste de, *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*, cit., p. 61. Grifos nossos.

naturalista ao Brasil, período em que seu conteúdo foi confrontado e complementado com os escritos de diversos autores da época²⁰⁶, a *Viagem à Província de São Paulo* assume o *status* e a autoridade de fonte primária por José Joaquim Machado d'Oliveira, um dos principais autores oitocentistas que se debruçaram sobre a história paulista.

Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) desde os primeiros anos de sua criação em 1838, o brigadeiro Machado d'Oliveira notabilizou-se não apenas por sua extensa carreira política e militar, como também por seus trabalhos dedicados a questões relativas aos indígenas e aos limites meridionais do Império²⁰⁷. Entre seus escritos, destaca-se ainda o *Quadro histórico da Província de São Paulo*, “primeira síntese da História de São Paulo, escrita por autor nacional, no século XIX, principalmente depois da fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”.²⁰⁸

Publicado em 1864 para “uso das escolas de instrução pública” e oferecido à “Assembleia Legislativa Provincial”, o *Quadro histórico* resultou da consulta pioneira de Machado d'Oliveira às correspondências produzidas e acumuladas pelos capitães-generais paulistas constantes no arquivo da Secretaria da Presidência da Província²⁰⁹. Todavia, apesar do uso de informações levantadas em cartas, ofícios e outros registros de época, o autor alicerça parte significativa de suas considerações em textos publicados sob a égide do IHGB, a exemplo dos trabalhos de José Feliciano Fernandes Pinheiro e de Francisco Adolfo de Varnhagen. Por sua vez, dentre os escritos referenciados por Machado d'Oliveira em sua

²⁰⁶ Segundo Rodrigo da Silva, “ao longo de sua narrativa, Saint-Hilaire deixa entrever que lera relatos até do começo da década de 1840 e confrontara as conclusões de outros escritores com as notas de sua memória. Viagem à província de São Paulo é um livro constituído parcialmente pelas anotações do botânico, parcialmente pelos registros de sua memória, parcialmente pela confrontação – positiva, negativa ou complementar – com o que outros escreveram.” (*Sobre taipas e textos: um estudo sobre as narrativas a respeito da cidade de São Paulo*, cit., p. 73).

²⁰⁷ “A partir de 1830 [Machado d'Oliveira] passou aos cargos políticos, primeiro como membro do governo provisório do Rio Grande do Sul, depois como comandante de armas do Sergipe (1830), presidente da província do Pará (1832), das Alagoas (1834), de Santa Catarina (1837) e do Espírito Santo (1840). Foi ainda deputado da assembleia geral pelo Rio Grande do Sul na primeira legislatura, por São Paulo na oitava, membro da assembleia provincial de Santa Catarina em uma ocasião e em duas na de sua província de origem. Em 1843 foi tornado cônsul geral do Brasil junto ao Peru e a Bolívia e nos anos seguintes assumiu tarefas específicas – algumas técnicas – para o Império: compilar o mapa hidrográfico dos rios Paraguai e Paraná, inspecionar a Fábrica de Ferro de Ipanema, ser Inspetor dos Índios da província de São Paulo” (SILVA, Rodrigo da, op. cit., p. 110-111).

²⁰⁸ DEBES, Célio. Introdução. In: OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. *Quadro histórico da Província de São Paulo*. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, v. 4). p. XV.

²⁰⁹ Segundo Célio Debes, o arquivo da Secretaria da Presidência da Província foi a instituição precursora do Arquivo do Estado de São Paulo, a qual, desde fins do século XIX, editou grande parte da correspondência dos governadores e capitães-generais paulistas na coleção *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo* (op. cit., p. XIV).

obra, é possível atestar a proeminência conferida ao relato de Auguste de Saint-Hilaire, reconhecido por Célio Debes como aquele que “mais contribuiu para a feitura do *Quadro histórico*”. Segundo o autor:

Embora nem sempre remeta o leitor à fonte, é fácil localizar-se a parte da Hist. de la Prov. de St. Paul de que promanam inúmeras de suas asserções. [...] *Servindo-se do modelar trabalho do consciencioso naturalista francês, ampliando-o e trazendo-lhe achegas, colhidas em pesquisas que levou a cabo, com autoridade, nas fontes mais credenciadas da Província, concorreu não apenas para divulgá-lo, mas, igualmente, para difundir a História de São Paulo.*²¹⁰

Com efeito, o recurso aos comentários de Saint-Hilaire evidencia-se, sobremaneira, nas páginas em que Machado d'Oliveira trata da atuação de Antônio José da Franca e Horta no comando da capitania paulista. No capítulo dedicado à administração do capitão-general – intitulado de forma nada lisonjeira como *Um governo com direito a graves censuras* – o autor do *Quadro histórico* passa a descrever os efeitos da “estulta” decisão de Franca e Horta de concentrar as exportações em um único porto. Assim, fundamentando suas críticas às determinações impostas pelo governador, Machado d'Oliveira transcreve literalmente o trecho supracitado da *Viagem à Província de São Paulo*, argumentando que:

Não é fora de propósito reproduzirmos neste lugar as próprias palavras de Aug. St. Hilaire, o historiador viajante de olhar tão certo, de apreciações tão sensatas, já por vezes invocado nesta história, e em referência a este inqualificável procedimento do governador Horta.²¹¹

Apropriado enquanto registro fidedigno do ambiente político e econômico de São Paulo no alvorecer do século XIX, o excerto da obra do naturalista francês é recuperado com o claro objetivo de validar a opinião do autor acerca dos funcionários régios nomeados pela Coroa portuguesa para o exercício do governo da capitania. Nesse sentido, é expressivo o modo como Machado d'Oliveira encerra sua apreciação sobre o assunto:

Convém pôr termo a esta série de fatos, expostos com o fim único de mostrar, que, na *mísera condição de colônia portuguesa* nenhuma outra do Brasil passou por mais acerbos emergências que a de São Paulo, *impostas a bel-prazer dos mandarins que lhe vinham de Lisboa*. Sua continuação excederia os limites desta história, entretanto que pelos referidos pode-se esboçar a feição característica do governo de que nos ocupamos.²¹²

²¹⁰ DEBES, Célio, Introdução in *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. XIII e XV. Grifos nossos.

²¹¹ OLIVEIRA, José Joaquim Machado d', *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. 200. Grifos nossos.

²¹² Ibidem, p. 204. Grifos nossos

Ademais, ao salientar a “mísera condição de colônia” à qual a capitania de São Paulo estava sujeita na ocasião em que a família real portuguesa desembarcou no Brasil, Machado d’Oliveira reitera o argumento que Saint-Hilaire emprestara de Pizarro e Araújo de que, no contexto político e econômico paulista, a abertura dos portos teria assumido pendores ainda mais “liberais”:

*Este insólito procedimento do governador, que sugeriu grande desânimo nos lavradores paulistas, e obrigou-os ao cultivo das terras de modo a produzir só o que lhes bastasse para a própria manutenção, o que era em grande atraso da agricultura, que decrescia a olhos vistos, vigorou até 1808, e sua derrogação foi um dos primeiros atos do rei João VI logo que chegou ao Brasil, abrindo os seus portos ao comércio das nações amigas; ato que fora levado a efeito pelo ministro Souza Coutinho, e aconselhado pelo ilustrado brasileiro José da Silva Lisboa, ao depois visconde de Cairu. Ainda não era a independência do Brasil, mas eram os seus prelúdios, a primeira demão para essa grandiosa obra.*²¹³

Estabeleciam-se, assim, as matrizes interpretativas basilares sobre as quais foram erigidas as principais análises referentes não apenas às medidas comerciais instauradas pelo capitão-general Franca e Horta, como também, àquelas que, conforme indicado na introdução da tese, procuraram evidenciar o modo como a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 repercutiu no âmbito da capitania de São Paulo. Assim, à medida que avançamos a leitura dos principais estudos empreendidos ao longo do século XX referentes ao tema, verificamos que muitas das conclusões formuladas acerca dos aspectos que incidiram sobre decisões prescritas pelo governador paulista pouco se distanciaram daquelas que foram consolidadas pelos autores oitocentistas aqui tratados.

É o que podemos atestar na obra de Afonso d’Escragnolle Taunay, publicada por ocasião das celebrações do quarto centenário da capital paulista²¹⁴. Em seu texto, o autor reserva especial atenção à administração de Franca e Horta, particularmente ao conjunto de disposições que teriam fomentado a “animadversão dos povos” da capitania. Assim, ao longo de onze capítulos, Taunay descreve as “deploráveis” atitudes adotadas pelo “sátrapa” e “tiranete” governador, entre as quais a concentração das exportações no porto santista visivelmente ocupa um papel de destaque.

²¹³ OLIVEIRA, José Joaquim Machado d’, *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. 201. Grifos nossos.

²¹⁴ TAUNAY, Afonso d’Escragnolle, *História colonial da cidade de São Paulo no século XIX (1801-1822)*, cit.

Logo nas primeiras páginas em que discute a medida, Afonso Taunay recorre aos textos já referidos, mas não sem antes deixar claro ao leitor a reputação de cada um dos registros enquanto expressões autênticas da época que retrataram. Nesse sentido, remetendo-se ao *Quadro histórico da Província de São Paulo*, o autor legitima as considerações apresentadas pelo brigadeiro Machado d'Oliveira, afirmando que este era “homem feito quando assistiu às cenas deprimentes que narrou, tendo sido testemunha ocular dos fatos a que se refere”²¹⁵. Em seguida, reportando-se à narrativa do botânico francês, Taunay exalta a “autoridade de alta valia [...] que a tal respeito escreveu Augusto de Saint-Hilaire”.²¹⁶

Além desses intérpretes, as observações de Afonso Taunay também foram alicerçadas em fontes oficiais do período, notadamente aquelas reunidas na coleção *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*²¹⁷. Entretanto, o recurso à documentação produzida no âmbito das práticas administrativas da capitania de São Paulo cumpre apenas a função de corroborar as conclusões já expressas por monsenhor Pizarro e Araújo, Saint-Hilaire e Machado d'Oliveira:

Tal o decreto que à cidade e capitania de São Paulo trouxe o maior desespero, no consenso unânime dos autores contemporâneos *Machado de Oliveira, Saint-Hilaire, Pizarro, etc. Parecia manobra de açambarcamento. E se não o era apontava Franca e Horta como conluiado com os monopolistas de Santos*. [...] Durante quase um quinquênio de junho de 1803 a março de 1808 pode Franca e Horta fazer duramente pesar sobre os povos a que regia a dura imposição do arbítrio. *Afinal em princípios de 1808 caiu por terra a sua odiosa medida*.²¹⁸

Passados alguns anos após a publicação da obra comemorativa de Afonso Taunay, a restrição imposta ao comércio costeiro paulista seria revisitada por Sérgio Buarque de Holanda e Maria Thereza Petrone, como já observado. Embora não façam em suas considerações nenhuma menção aos escritos acima examinados, os autores reforçam antigas imagens delineadas sobre o tema, entre as quais é possível distinguir argumentos e versões que remontam ao texto laudatório do monsenhor Pizarro e Araújo.

²¹⁵ TAUNAY, Afonso d'Escragnolle, *História colonial da cidade de São Paulo no século XIX (1801-1822)*, cit., p. 6.

²¹⁶ *Ibidem.*, p. 7.

²¹⁷ Entre os registros mencionados por Afonso d'Escragnolle Taunay, destacam-se: a Carta para as Câmaras da Marinha [enviando instruções sobre o comércio exterior de cabotagem]. 22/06/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 105-107; e a Carta para a Câmara da vila de Taubaté [sobre o comércio exterior e a decadência de São Paulo]. 28/11/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 205.

²¹⁸ TAUNAY, Afonso d'Escragnolle, op. cit., p. 19 e 22. Grifos nossos.

Nesse sentido, em seu clássico artigo *São Paulo*, Buarque de Holanda sublinha os “efeitos devastadores” do “monopólio santista” instituído por Antônio José da Franca e Horta, compreendido pelo autor como “uma das causas principais do descrédito em que logo caiu esse capitão-general”²¹⁹. Da mesma forma, ao analisar a expansão da lavoura canavieira em São Paulo em fins dos setecentos até meados do século XIX, Thereza Petrone refere-se à decisão de Franca e Horta como medida consoante “aos interesses particulares na concessão de vantagens ao comércio de Santos”²²⁰. Ademais, segundo a autora, a “proibição à exportação livre” decretada pelo governador paulista em 1803 teria sido revogada definitivamente “em 1808, com a vinda da família real, [quando] desapareceram esses entraves ao comércio”.²²¹

À medida que avançamos a leitura das interpretações elaboradas sobre o governo de Antônio José da Franca e Horta, constata-se que a apreensão do tema permaneceu atrelada às imagens consolidadas por autores oitocentistas, precisamente aquelas em que a abertura dos portos foi diretamente associada ao fim do estatuto colonial, bem como ao início da liberalização das relações de mercado entre o Brasil e a Inglaterra. Nessa perspectiva, o encaminhamento dado ao comércio pelo capitão-general foi invariavelmente enquadrado enquanto expressão das “arbitrariedades” e “monopólios” típicos dos “tiranos” representantes da Coroa portuguesa em terras americanas. Assim, reconhecendo o quanto esses pressupostos obstaram o exame dos significados abrangentes da decisão de Franca e Horta, bem como das significações da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, buscamos deslindar nas páginas seguintes, a partir da documentação compulsada, a complexa rede de interesses envolvidos nas diretrizes impostas por esse governador ao comércio marítimo paulista no início do século XIX.

2.1 A Companhia do Alto Douro e o enraizamento de interesses mercantis em São Paulo

Em cumprimento às ordens expressas na Carta Régia de 4 de maio de 1802, o então capitão-general paulista Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça ficou encarregado de

²¹⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de, *São Paulo in História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico, cit., p. 516.

²²⁰ PETRONE, Maria Thereza Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*, cit., p. 20.

²²¹ *Ibidem*, p. 33.

entregar por escrito todas aquelas informações que julgasse “convenientes” ao real serviço do recém-nomeado governador Antônio José da Franca e Horta²²². Assim, em 28 de dezembro do mesmo ano, apenas alguns dias depois de assumir o comando da capitania paulista, o sucessor de Castro e Mendonça era instruído com uma memória em que constavam “todas as noções do estado dos negócios” de São Paulo.²²³

Dentre os vários assuntos tratados no documento, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça distinguia a “liberdade” e a “franqueza” do comércio marítimo paulista, reconhecido como o “primeiro e mais importante objeto de interesse desta capitania”. Logo nos primeiros parágrafos, o capitão-general dedicava especial atenção em demonstrar o prejuízo que a “má entendida proibição” imposta por Bernardo José de Lorena havia causado para o comércio e a agricultura de São Paulo. Segundo o autor, ao restringir a saída de gêneros para “qualquer outra parte que não fosse em direitura para Lisboa”, Lorena teria arruinado sobremaneira os negociantes e produtores estabelecidos em São Sebastião e Ubatuba, culminando na “total decadência” da região e na demolição da maior parte de seus engenhos de açúcar.²²⁴

Diante desse “incoerente” sistema em que as mercadorias embarcadas nas referidas vilas do litoral norte paulista eram obrigatoriamente conduzidas para Santos “pelos preços que lhes queriam as pessoas encarregadas da sua compra, vindo a serem monopolizados com insanável prejuízo dos agricultores”²²⁵, Castro e Mendonça decidira pela revogação das instruções de seu antecessor, tornando “livre a cada um o transportar os gêneros que tem para onde mais conta lhe faz”. Conforme frisava o capitão-general, a restituição da liberdade de exportação tinha como efeito o incremento do comércio de cabotagem e o conseqüente decréscimo do comércio direto com a metrópole, uma vez que:

²²² Carta de S. A. R. sobre o Exmo. General atual entregar o governo da capitania a seu sucessor o Exmo. Sr. Antônio José da Franca e Horta. *Documentos Interessantes...* Vol. 89, p. 269-270.

²²³ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo Antônio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802. *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 129-157. Em ofício de 31 de dezembro do mesmo ano, Franca e Horta acusava o recebimento das instruções de Castro e Mendonça, informando ainda que “ele se fica prontificando para fazer o seu regresso, porém ainda até o presente não tem fechado o dia certo da sua partida” (Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior, Visconde de Anadia (...). 31/12/1802. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 51, doc. 3967).

²²⁴ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo (...). *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 130 e 137.

²²⁵ Ibidem, p. 130-131.

[...] os gêneros que haviam de formar a carga dos poucos navios que em direitura se dirigissem à Corte, formaram a dos muitos vasos pequenos que anualmente navegam desta capitania pra todas as da América, além de 2 ou 3 que constantemente têm ido em direitura ao referido porto de Lisboa.²²⁶

De acordo com Castro e Mendonça, a precedência conferida ao comércio costeiro praticado entre o litoral paulista e as várias regiões da América portuguesa justificava-se pelos inúmeros obstáculos que inviabilizavam o contato mercantil direto entre São Paulo e o reino de Portugal. Entre os principais percalços a esse ramo de comércio figurava a produção insuficiente de café e algodão, artigos que “oferecem uma carga que por ser especificamente mais leve é mais apropriada para os altos das embarcações”, além da prática comum entre os negociantes paulistas de contraírem dívidas nas demais praças mercantis da colônia, as quais eram quitadas por meio de mercadorias remetidas aos seus credores. Frente a esses desafios, para que seu sucessor tivesse “o gosto de ver prosperar esta capitania e de a levar ao máximo de seu aumento”, Castro e Mendonça recomendava o fomento da lavoura desses gêneros considerados mais “propícios” à navegação atlântica, bem como o aumento do preço do açúcar produzido em São Paulo, para que assim os negociantes da capitania pudessem saldar suas dívidas nas regiões vizinhas e passassem a “fazer remessas de seus efeitos com preferência a Lisboa”.²²⁷

Não obstante o aumento da produção agrícola e a valorização do açúcar paulista, Castro e Mendonça afirmava que “ainda há de ser mesquinha a exportação em direitura para Lisboa” caso Franca e Horta não atentasse para outros dois problemas que obstavam o comércio marítimo da região, quais sejam a ausência de navios próprios à navegação transoceânica nos portos de São Paulo e o controle imposto pela Real Fazenda ao comércio de sal na capitania. Em relação à “inadequação” da frota mercante paulista, o capitão-general propunha a reunião das “diferentes ações” de alguns dos principais negociantes da região para que navios capazes de realizar a travessia atlântica fossem adquiridos, a fim de que “com muita vantagem negociassem diretamente com a praça de Lisboa e dela tirassem as mercadorias necessárias ao consumo desta capitania”. Quanto à venda de sal em São Paulo, Castro e Mendonça era categórico ao afirmar que se o fornecimento desse produto estivesse livre dos contratos estipulados pela Real Fazenda, os proprietários de embarcações poderiam

²²⁶ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo (...). *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 130 e 137, p. 131.

²²⁷ *Ibidem*, p. 131-132.

servir-se desse produto enquanto “lastro e [...] carga aos navios que se dirigissem a esta capitania”.²²⁸

Em uma última menção à ordem de seu antecessor de estabelecer linhas de comércio entre São Paulo e o Reino a partir da concentração das exportações em Santos, Castro e Mendonça conferia pouco crédito aos dados apresentados por Bernardo José de Lorena em seu relatório de governo, em que constava a informação de que no referido porto era possível preencher anualmente a carga de 12 navios destinados à Europa²²⁹. De acordo com o autor, “ele mesmo [Lorena] se convenceria do pouco fundamento desta asserção se ali declarasse o total dos gêneros que podiam ser transportados para aquela capital”²³⁰, uma vez que, em 1797, teriam sido transportadas pela estrada do Cubatão 83.435 arrobas de açúcar das vilas de Serra Acima, quantidade que considerava insuficiente para abastecer as mencionadas embarcações:

Ora, no estado presente da cultura do açúcar, em que se tem multiplicado o número dos engenhos e crescido sobremaneira este tráfico, apenas produz a capitania 200.000 arrobas, as quais ainda não fornecem carga para 10 embarcações de 500 caixas de 40 arrobas, pois que ainda supondo todo este açúcar junto em Santos sempre vem a faltar a carga para os altos delas, cuja carga não tinha então esta capitania, nem a pode ter senão daqui a meia dúzia de anos.²³¹

Em suas instruções, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça procurava legitimar os motivos que o levaram a preterir o comércio direto com Portugal em benefício da navegação costeira entre as vilas marítimas paulistas e os principais portos da colônia. Assim, conforme o capitão-general, a decisão de “franquear” as exportações da capitania teria sido tomada não apenas por considerá-la a mais vantajosa para a maioria dos negociantes paulistas, mas também por ser a única disposição viável, diante dos empecilhos mencionados, em que o trato mercantil direto com a sede do império luso esbarrava. Da mesma forma, Castro e Mendonça ressaltava que, além de danosas à agricultura e ao comércio paulistas, as medidas restritivas adotadas por Bernardo José de Lorena eram ineficazes precisamente por não

²²⁸ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo (...). *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 133-134. O comércio do sal na América portuguesa foi tratado de forma detida no clássico estudo: ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil, 1631-1801*: contribuição ao estado do monopólio comercial português no Brasil, durante o período colonial. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1955. Sobre a discussão em torno da arrematação dos contratos na capitania de São Paulo em fins do século XVIII e início do XIX, consultar o trabalho de Ana Paula Medici (*Administrando conflitos*: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822), cit.).

²²⁹ Relatório do capitão-general Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 208.

²³⁰ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo (...). *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 137.

²³¹ Ibidem, p. 138.

solverem nenhuma das questões elencadas que julgava impeditivas ao comércio marítimo atlântico.

Por sua vez, as observações feitas por Castro e Mendonça acerca dos progressos que alcançara em seu governo graças à liberdade concedida à navegação de cabotagem paulista parecem não ter sido suficientes para convencer o novo capitão-general. É o que atesta o ofício endereçado à D. Rodrigo de Souza Coutinho em fevereiro de 1803, em que o sucessor de Castro e Mendonça enfatizava as péssimas condições em que encontrara a economia da capitania após assumir o governo. Seguindo a tônica dos governadores que o antecederam, Franca e Horta era taxativo ao dizer que o comércio praticado na capitania achava-se:

[...] por *extremo estagnado*, assim como a *cultura desanimada*, especialmente a do Anil, e do Algodão, pois que aquele desapareceu, e este em rama se não vê; a farinha, o feijão, o milho, o mesmo toucinho com que ordinariamente se socorriam outras capitanias, apenas forneciam a própria, e por preços exorbitantes. Engenhos de açúcar têm sido igualmente abandonados, [...] desanimando aos Lavradores a impossibilidade das exportações senão por preços módicos, e para as outras capitanias, que ainda hão de lucrar em novas exportações para a Metrópole.²³²

“Estagnação” e “desânimo”, duas constantes nos escritos legados por Bernardo José de Lorena e Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, surgem na descrição elaborada pelo recém-empossado governador, igualmente acompanhadas de propostas que visavam a “reverter” a “pobreza” da capitania, tornando-a, enfim, próspera. Nesse sentido, o capitão-general desviava-se das orientações transmitidas por Castro e Mendonça, quando sublinhava que o meio “mais conducente para fazer renascer a agricultura desta capitania” era a promoção do comércio direto com o Reino, “libertando-a por este modo de comissões nos portos das outras, fazendo voltar o seu produto diretamente, e a melhor mercado; em gêneros, e manufaturas da Europa, que têm aqui subido a preços fortes”.²³³

Com o intuito de “induzir os negociantes a seguirem espontaneamente a estrada [...] do aumento e da opulência da capitania”²³⁴, Franca e Horta submetera à Junta da Real Fazenda de São Paulo um projeto de financiamento para os habitantes dispostos a carregarem suas mercadorias até as cidades de Lisboa e Porto. Conforme o edital de 15 de fevereiro de 1803, todos aqueles que se “propuserem a entrar no sobredito giro” poderiam recorrer “debaixo de

²³² Ofício para o Exmo. D. Rodrigo de Souza Coutinho. 19/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 17-18. Grifos nossos.

²³³ Ibidem, p. 18.

²³⁴ Ibidem, p. 18.

seguras fianças” ao montante que a mesma Junta devia remeter anualmente ao Real Erário. Em contrapartida, aqueles que fizessem uso deste fundo para financiar a remessa de mercadorias se comprometiam a restituir o empréstimo aos reais cofres “no tempo que lhe for prescrito”²³⁵. Ademais, esse auxílio deveria suprir a metade da quantia empregada para financiar a viagem, ao passo que o governo da capitania de São Paulo se encarregava de trazer ao porto de Santos navios prontos para carregarem os produtos da capitania para Portugal.

Para que esse último compromisso fosse de fato observado, Franca e Horta recorreu ao apoio da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Em carta dirigida em 25 de fevereiro do mesmo ano ao provedor e aos deputados da Companhia, o governador paulista lamentava que a maior parte dos gêneros produzidos na capitania era comercializada “por cabotagem para os diferentes portos desta América”²³⁶. Em sua opinião, o “atraso” que resultava das “poucas relações mercantis que há daquela praça [de Santos] para a Europa” poderia ser revertido caso fossem cumpridas as disposições constantes no estatuto de instituição da companhia duriense.

Criada em 10 de setembro de 1756 por Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro conde de Oeiras e marquês de Pombal, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro inscrevia-se no âmbito da política de reorganização e fomento comercial capitaneada pelo primeiro-ministro de D. José I²³⁷. Assentava-se assim, segundo Francisco Calazans Falcon, nos mesmos princípios mercantilistas que orientaram a fundação das demais companhias comerciais do período pombalino, em que um grupo de grandes negociantes e contratadores – “em estreita associação com o aparelho de Estado” – era favorecido por meio de empresas “monopolistas e privilegiadas”.²³⁸

²³⁵ Edital para o comércio entre negociantes de São Paulo (...). 15/02/1803. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, doc. 947 (anexo).

²³⁶ Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 99-100.

²³⁷ Sobre o contexto em que se inscreve a fundação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, destacam-se os trabalhos de Susan Schneider (*O Marquês de Pombal e o vinho do Porto: dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980); Fernando de Sousa e Maria da Conceição Meireles Pereira (*O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Cepese), 2008); e Francisco Calazans Falcon (*A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro no contexto das práticas mercantilistas e ilustradas da época pombalina*. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 39-49, set. 2008).

²³⁸ FALCON, Francisco José Calazans, *A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro...*, cit., p. 40.

Em seu conjunto, as prerrogativas estipuladas no estatuto de fundação da Companhia tinham como objetivo a supressão da concorrência inglesa no comércio de exportação dos produtos da região, bem como a reversão da crise expressa na queda de preços e no declínio das vendas, que se arrastava desde a década de 1740 entre os viticultores do Alto Douro. Dentre elas, destacava-se o monopólio do fornecimento de vinhos nas tabernas próximas à cidade do Porto, além da exclusividade no comércio de vinhos, aguardentes e vinagres para as capitanias de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo²³⁹. Esse último privilégio assegurado à Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro seria pormenorizado no estatuto consolidado em 1756, mais precisamente nos parágrafos 19 e 24:

§ XIX: Para que esta Companhia se possa sustentar, e tenha um lucro compensativo dos encargos a que por esta fundação se sujeita, e dos benefícios que deles resultam ao bem comum das referidas províncias: é *Vossa Majestade servido conceder-lhe no Estado do Brasil, nas quatro capitanias de S. Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco o comércio exclusivo de todos os vinhos, aguardentes e vinagres que se carregarem da cidade do Porto para as sobreditas quatro capitanias e seus respectivos portos*, para que nenhuma pessoa de qualquer qualidade que seja possa mandar a eles os referidos gêneros, mais que a mesma Companhia, a qual usará do dito privilégio exclusivo da maneira seguinte.

[...]

§ XXIV: *Nenhuma pessoa de qualquer qualidade, ou condição que seja, poderá mandar, levar, ou introduzir, nas ditas capitanias de S. Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, e Pernambuco, os referidos vinhos, vinagres, e aguardentes, que houverem de sair nas esquadras da cidade do Porto, ou forem produção das terras do Alto Douro*; sob pena de perda deles, e de outro tanto quanto importar o seu valor; sendo tudo aplicado, metade a favor da Companhia, e a outra metade a favor dos denunciante, que poderão dar as suas denúncias em segredo, ou em público (contanto que se justifiquem pela corporal apreensão) neste reino diante do juiz conservador da Companhia, e naquele Estado perante o ministro presidente da respectiva Casa de Inspeção, ou Ouvidores Gerais, onde não houver inspetores: os quais todos farão notificar as denúncias aos feitores da Companhia para serem partes nelas, vencendo o quinto do seu valor; e não o cumprindo assim se haverá por sua fazenda o dano que disso resultar.²⁴⁰

Com efeito, logo nos primeiros anos depois de sua criação, a Companhia do Alto Douro prontamente estabeleceu intensas negociações com as praças mercantis do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco²⁴¹. Todavia, durante toda a segunda metade do século XVIII,

²³⁹ SOUSA, Fernando de. O Brasil e a Companhia do Alto Douro (1756-1825). *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 265-278, set. 2008.

²⁴⁰ INSTITUIÇÃO da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756). *Coleção Alberto Penteado de Leis, Decretos e Alvarás*. Museu Paulista da Universidade de São Paulo (MP-USP), v. 801, fls. 181 e 182. Grifos nossos.

²⁴¹ Em outubro de 1757, 15 navios zarparam do Porto com carregações da Companhia do Alto Douro rumo ao Brasil, dos quais 8 eram destinados ao Rio de Janeiro, 4 à Bahia e 3 a Pernambuco (SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 314).

nenhuma embarcação da Companhia seria enviada para os portos do litoral paulista, pois, para os seus integrantes, este comércio era tido como “pouco rentável”.²⁴²

A princípio, essa assertiva poderia ser atestada a partir do exame dos valores relativos aos fretes que a Companhia deveria custear, os quais variavam de acordo com a distância de cada um dos portos de destino. Conforme o parágrafo 15 de seu estatuto, para cada pipa de vinho, aguardente e vinagre transportada do Porto para Pernambuco, o frete cobrado era de 7\$200 réis; para a Bahia, o valor exigido era de 8\$000 réis, enquanto para o Rio de Janeiro, essa taxa chegava aos 10\$000 réis.²⁴³

No entanto, o alto custo dos fretes exigidos às embarcações da Companhia do Alto Douro parece não ter sido o real motivo do alijamento da capitania de São Paulo das linhas de comércio direto com o Porto. Isso porque, de acordo com os dados apresentados por Fernando de Sousa e Maria da Conceição Meireles Pereira, entre os anos de 1756 e 1803, parte substancial dos carregamentos feitos para o Brasil tinha como destino preferencial o porto do Rio de Janeiro²⁴⁴. Assim, a despeito de o frete que incidia sobre as pipas transportadas ser superior ao valor cobrado em Pernambuco e na Bahia, a capital fluminense distinguia-se como um importante centro consumidor e redistribuidor dos artigos comercializados pela Companhia para todo o Centro-Sul da colônia, inclusive São Paulo.

Tal precedência que o porto carioca dispunha enquanto polo reexportador dos efeitos transportados pela Companhia do Alto Douro seria um dos primeiros assuntos tratados pelo governador Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão depois do seu desembarque na capitania paulista. Estendendo a sua permanência na vila de Santos antes de prosseguir viagem à cidade de São Paulo, sede administrativa da recém-restaurada capitania, o Morgado de Mateus reportaria ao conde de Oeiras a “suma pobreza” a que estavam reduzidos os habitantes daquela localidade, pois eles se encontravam “faltos de todo o necessário, para as comodidades da vida, até do próprio sustento, *porque quase tudo lhe vem de fora [...]*”.²⁴⁵

²⁴² SOUSA, Fernando de, O Brasil e a Companhia do Alto Douro (1756-1825), cit., p. 266.

²⁴³ INSTITUIÇÃO da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. *Coleção Alberto Penteado de Leis, Decretos e Alvarás*. Museu Paulista da Universidade de São Paulo (MP-USP), v. 801, fl. 180.

²⁴⁴ SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 200-201.

²⁴⁵ Ofício ao Conde de Oeiras. 13/08/1765. *Documentos Interessantes...* Vol.72, p. 70-71. Grifos nossos. “A permanência em Santos estendeu-se de 23 de julho de 1765 a 2 de abril de 1766. Tal demora não parecia estar nos planos do Morgado de Mateus, cuja ansiedade em tomar posse de seu cargo em São Paulo é visível nas cartas escritas na vila litorânea. As razões dadas ao conde da Cunha tinham sido a reorganização da Provedoria

Poucos dias depois, em outra carta também endereçada ao ministro do Reino, o governador sublinhava que “a falta de comércio neste excelente porto de Santos, é o que tem concorrido muito para esta vila, e toda a capitania estar em uma miserável decadência”²⁴⁶. Diante dessa situação, o Morgado de Mateus “lembrava” ao conde de Oeiras que:

A Companhia dos vinhos de Alto Douro no Cap.º 19 de sua instituição, mediante o privilégio exclusivo que Sua Majestade que Deus Guarde lhe concedeu, se obriga a meter os vinhos do Porto nas quatro Capitânicas do Brasil. Sendo a primeira que se nomeia a de São Paulo: *e acontece que não vem aqui senão muito pouco que trespassa o Comissário do Rio de Janeiro que tem seu Lucro nas Comissões*: e desta falta se seguem os prejuízos, de ser menor a extração que podia haver dos referidos vinhos, nas lojas dos Lavradores do Alto Douro; e diminuição dos Direitos nas Alfândegas que se pagam a Sua Majestade que Deus Guarde não terem saída os frutos que produzem estas terras com notável displicência da lavoura, que por lhe não acharem Lucro, nem ainda lavram o necessário para o Cotidiano sustento.²⁴⁷

Ao fim de sua requisição, o capitão-general informava que um ofício com o mesmo teor também tinha sido endereçado a João de Almada e Mello, parente próximo do conde de Oeiras e que na ocasião ocupava o cargo de governador da cidade do Porto²⁴⁸. Nessa carta, o Morgado de Mateus reiterava as vantagens que o cumprimento do estatuto da Companhia do Alto Douro trariam para uma capitania em que “a falta de comércio” era um dos principais motivos do seu “mais deplorável estado de pobreza”. Persuadido de que os produtos exportados pelos negociantes do Porto teriam “grande saída, não só nesta vila [de Santos], mas em todas as mais terras da referida capitania”, o governador solicitava o carregamento “em direitura de um navio dessa cidade, [...] porque disto se seguirá maior consumo e extração no Alto Douro, aumento para essa Companhia, rendimento nas alfândegas para a Real Fazenda, saída para os frutos deste País e exemplo para se propagar a agricultura”.²⁴⁹

Em ambos os ofícios, o Morgado de Mateus recorria – direta ou indiretamente – à autoridade do ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, a fim de que ele obrigasse a Companhia do Alto Douro a remeter seus navios aos portos de São Paulo. Para que seu

(que se achava em Santos em virtude do administrador da capitania lá se encontrar, antes da restauração) e as chuvas que tornavam impraticável o já de *per si* perigoso caminho de Cubatão a São Paulo. Mas os motivos mais profundos daquela permanência foram ‘poder dar com acerto os primeiros passos do [meu] Governo, e procurar o remédio pelo verdadeiro e claro reconhecimento do actual estado d'elle’, como diria mais tarde.” (BELLOTTO, Heloísa Liberalli, *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775*, cit., p. 77-78).

²⁴⁶ Ofício ao Conde de Oeiras. 20/08/1765. *Documentos Interessantes...* Vol.72, p. 72.

²⁴⁷ Ibidem, p. 72. Grifos nossos.

²⁴⁸ SCHNEIDER, Susan, *O Marquês de Pombal e o vinho do Porto...*, cit., p. 119-120.

²⁴⁹ Ofício para o Governador do Porto João de Almada. 20/08/1765. *Documentos Interessantes...* Vol.72, p. 72-73.

projeto fosse de fato concretizado, Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão contava com o grande prestígio que desfrutava perante a Coroa, como um importante militar de carreira, membro de uma das principais famílias aristocráticas do Reino, além de pertencer ao seletivo grupo designado por Susan Schneider como “fidalgos do vinho do Porto”, ou seja, nobres proprietários de terras nas regiões vinícolas demarcadas do Alto Douro²⁵⁰. Embora fuja ao objeto deste estudo, esse último aspecto mencionado por Schneider contribui de forma decisiva para a compreensão dos interesses particulares que permeavam a ação desse capitão-general no âmbito da administração e dos negócios praticados na restaurada capitania paulista.

Depois de quase um ano, os requerimentos remetidos pelo governador paulista seriam enfim respondidos pelo conde de Oeiras. Em ofício de julho de 1766, o ministro comunicava que as representações feitas acerca das circunstâncias “deploráveis” da capitania tinham sido levadas à presença do monarca, o qual, com “as claras Luzes da sua profundíssima compreensão”, julgava que a “pobreza desses povos [era] uma necessária consequência da falta de Lavoura”. Quanto à ausência de redes comerciais diretas entre a cidade do Porto e o litoral paulista, o ministro de D. José assegurava que seriam dadas “as necessárias providências para que o comércio desses povos se cultive”, alertando ainda que o referido comércio “se acha livre e desembaraçado pela lei de 10 de setembro do ano próximo precedente, para irem em direitura Navios ao Porto da Praça de Santos”. Aqui, o conde de Oeiras faz menção ao Alvará Régio de 10 de setembro de 1765, que revogava o chamado “sistema de frotas”, segundo o qual todas as embarcações que partiam de Portugal deveriam ser agrupadas em comboios escoltados por navios de guerra até os portos de Recife, Bahia e Rio de Janeiro.²⁵¹

Todavia, nem o fim do “sistema de frotas” nem a destacada influência que o Morgado de Mateus dispunha perante as autoridades portuguesas e aos grupos proprietários do Alto Douro foram suficientes para demover os interesses dos comissários cariocas em intermediar

²⁵⁰ Referindo-se ao prestígio que os nobres proprietários do Alto Douro dispunham perante o futuro marquês de Pombal, Susan Schneider afirma que este “até nomeou alguns destes fidalgos para altos cargos. D. Luiz Antônio de Souza, chefe da casa de Mateus e grande produtor de vinhos, teve o cargo prestigioso de capitão-general de S. Paulo, em 1765.” (*O Marquês de Pombal e o vinho do Porto...*, cit., p. 83). Sobre a trajetória do Morgado de Mateus, seus laços familiares e sua atuação destacada como militar, ver: BELLOTTO, Heloísa Liberalli, *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775*, cit., p. 45-57.

²⁵¹ Alvará de Lei de 10 de Setembro de 1765, em que sua Majestade há por bem abolir inteiramente as Frotas, e esquadras [...]. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e, *Systema ou collecção dos regimentos reaes*, cit., p. 121-123. O funcionamento do chamado “sistema de frotas” e suas repercussões serão analisadas detidamente no próximo capítulo desta tese.

a navegação entre São Paulo e o Porto. Nesse sentido, a partir dos dados extraídos *dos Livros de carregações* da Companhia (Tabela 1), observa-se que, até o ano de 1802, Santos não figurava entre os portos de destino das embarcações provenientes da barra do Douro.

Tabela 1 – Navios com carregações da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro para a América portuguesa (1756-1802)

Ano	Portos de destino				Total
	Rio de Janeiro	Bahia	Recife	Santos	
1756	11	4	-	-	15
1757	8	4	3	-	15
1758	11	5	4	-	20
1759	16	-	4	-	20
1760	6	9	1	-	16
1761	17	-	1	-	18
1762	12	8	1	-	21
1763	4	3	4	-	11
1764	17	10	4	-	31
1765	11	6	2	-	19
1766	4	-	-	-	4
1767	6	3	3	-	12
1768	10	5	2	-	17
1769	8	3	3	-	14
1770	11	6	4	-	21
1771	8	5	3	-	16
1772	12	4	4	-	20
1773	11	5	4	-	20
1774	10	2	3	-	15
1775	9	1	2	-	12
1776	2	-	1	-	3
1777	16	1	1	-	18
1778	7	4	1	-	12
1779*	11	4	2	-	17
1780	8	3	5	-	16
1781	11	2	-	-	13
1782	10	4	2	-	16
1783	12	4	2	-	18
1784	8	1	1	-	10
1785	12	2	1	-	15
1786	7	2	4	-	13
1787	13	2	2	-	17
1788	7	2	1	-	10
1789	6	2	1	-	9
1790	5	-	1	-	6
1791	4	-	-	-	4

1792	5	-	-	-	5
1793	2	1	-	-	3
1794	5	1	1	-	7
1795	-	-	1	-	1
1796	2	-	-	-	2
1797	11	10	1	-	22
1798	7	2	4	-	13
1799**	-	-	-	-	-
1800	7	1	1	-	9
1801	5	5	3	-	13
1802	3	-	1	-	4
Total	393	136	91	-	620

Notas: (*) No ano de 1779 há registro de um navio com destino ao Pará.

(**) No ano de 1799 não foi registrado nenhum navio com destino ao Brasil.

Fonte: SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Cepese), 2008. p. 314-321.

Frustrado em seus esforços, o Morgado de Mateus desistiria por completo de seu projeto, que foi retomado com igualável empenho somente em 25 de fevereiro de 1803 por Antônio José da Franca e Horta, na referida carta endereçada à Companhia. Por sua vez, cumpre assinalar que o requerimento feito no limiar do oitocentos por Franca e Horta distinguia-se sob diversos aspectos daquele que fora emitido em 1765 por Botelho Mourão. Entre as particularidades perceptíveis no documento, destaca-se o cuidado tomado pelo governador Franca e Horta de não apenas instar pelo estabelecimento do comércio direto entre as duas praças mercantis, mas também por sugerir alguns dos principais negociantes estabelecidos em São Paulo que julgava aptos a representarem os interesses da Companhia do Alto Douro na capitania. Assim, de acordo com o capitão-general:

Prevenindo a falta que os Senhores Administradores atuais da Companhia podem justamente alegar de não conhecerem nesta Capitania as *pessoas mais abonadas, e inteligentes*, de quem confiêm a disposição e importância dos efeitos que remeterem, cumpre lhes proponha, e noticie: o *Coronel de Milícias Luiz Antônio de Souza*, o *Tenente Coronel Caetano José da Silva*, o *Capitão Mor Bento Thomas Vianna*, e o *Tenente Coronel José Antônio Vieira de Carvalho*, os quais me parecem muito suficientes para bem desempenhar essa comissão, tanto pela sua *probidade*, como em razão do seu *estabelecimento*.²⁵²

Além de designar aqueles negociantes que considerava “abonados” e “inteligentes”, o governador procurava dissipar quaisquer dúvidas que pudessem subsistir entre o provedor e os deputados da Companhia em relação à segurança dos investimentos feitos na capitania

²⁵² Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 100. Grifos nossos.

paulista, prontificando-se “desde já a vigiar e fitar as minhas vistas sobre o melhor modo de acautelar a sua respectiva administração”²⁵³. Esse notável desvelo dispensado por Franca e Horta revelava o quanto esse capitão-general conhecia dos dispositivos normativos que regulavam a nomeação de representantes da Companhia nos portos brasileiros, ao passo que, segundo as determinações expressas do ministro Sebastião José de Carvalho e Mello em novembro de 1756, os administradores ou comissários escolhidos para os portos da América não eram obrigados a apresentar nenhum tipo de fiança ou qualquer outro tipo de garantia, bastando apenas a comprovação de que eram homens de negócio bem reputados e com créditos seguros.²⁵⁴

Ciente da importância que suas recomendações teriam entre os responsáveis pela Companhia do Alto Douro, Franca e Horta – que na época ainda não completara três meses no comando de São Paulo – parecia persuadido quanto à reputação que cada um dos quatro negociantes mencionados detinha nos circuitos comerciais da capitania e das demais partes do império português. De fato, em relação ao primeiro nome indicado, não restava dúvidas ao capitão-general quanto à posição destacada que Luiz Antônio de Souza possuía entre os produtores e homens de negócios paulistas²⁵⁵. Natural da vila de Amarante, norte de Portugal, Souza estabeleceu-se em São Paulo em fins da década de 1770. Junto com seu irmão Francisco Antônio de Souza, acumulou avultados capitais no abastecimento das regiões auríferas de Mato Grosso, investindo posteriormente na arrematação de contratos, na produção de açúcar e no comércio de fazendas secas, contando com representantes instalados em Minas Gerais, Rio de Janeiro, Lisboa e Porto.²⁵⁶

²⁵³ Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 100.

²⁵⁴ Carta de Sebastião José de Carvalho e Mello ao provedor e deputados da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (...). 05/11/1756. Livro copiado 1º de correspondência de Lisboa e Brasil (1756-1761). Arquivo da Real Companhia Velha (apud SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 135).

²⁵⁵ Referindo-se à sua viagem feita em 1818 pela região de Campinas, Luiz d’Alincourt afirmava que “o principal senhor de engenho é o Coronel de Milícias Luiz Antônio, morador em S. Paulo, homem ajudado pela fortuna de um modo espantoso, e que *possui uma das mais sólidas casas do Brasil*; só ele, em Campinas, tem dezesseis engenhos, um dos quais lhe rendeu em 1817, nove contos de réis; a sua colheita anual não desce de trinta mil arrobas de açúcar, e a renda da sua casa anda em oitenta mil cruzados” (D’ALINCOURT, Luiz. *Memoria sobre a viagem do Pôrto de Santos à cidade de Cuiabá*. Publicações comemorativas sob o alto patrocínio da Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo. São Paulo: [A Comissão], 1953. p. 53 (Biblioteca Histórica Paulista, v. 8). Grifos nossos.

²⁵⁶ LEONZO, Nanci. Um empresário nas milícias paulistas: o Brigadeiro Luiz Antônio de Souza. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, n. 30, p. 241-253, 1980/1981. Além da destacada carreira militar nos Corpos de Auxiliares da Capitania, Luiz Antônio de Souza também exerceu os seguintes cargos na Câmara paulistana: almotacé (1780-1781), procurador do Conselho (1782-1783) e juiz presidente (1784). Sobre a atuação do brigadeiro e de seus sócios, consultar Ana Paula Medicci (*Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*).

Da mesma forma, o tenente-coronel de milícias Caetano José da Silva notabilizava-se por seus negócios na capitania paulista. Nascido em Viana do Castelo, instalara-se em data incerta na vila de Santos, onde participaria ativamente do comércio de importação e exportação, além de traficar escravos desembarcados originalmente no Rio de Janeiro²⁵⁷. Ao longo da primeira década do século XIX, Caetano José da Silva também arrematou importantes contratos em sociedade com outros expressivos negociantes da região, a exemplo de Manuel de Alvarenga Braga e José Vaz de Carvalho.²⁵⁸

Quanto a Bento Thomas Vianna, alguns detalhes de sua trajetória merecem especial atenção. Assim como Caetano José da Silva, o então capitão-mor da vila de São Vicente também era procedente de Viana do Castelo; entretanto, conforme observamos no capítulo anterior, a sua transferência para a capitania paulista ocorreu em circunstâncias singulares. Em junho de 1790, quando os interesses mercantis do capitão-general Bernardo José de Lorena e de seu sócio e representante no Reino, o negociante lisboeta Jacinto Fernandes Bandeira, tornaram-se cada vez maiores, Thomas Vianna foi enviado por este último para a vila de Santos na condição de caixeiro para “cuidar da venda dos escravos e da compra dos efeitos enviados a Lisboa”.²⁵⁹

Sob a proteção do governador paulista e de Fernandes Bandeira, Thomas Vianna alcançou prestígio na sociedade paulista em um curto espaço de tempo. Em 1796, recebeu de Bernardo José de Lorena a confirmação da patente de capitão de Infantaria Auxiliar da Marinha da vila de Santos. Em 1803, ano em que Franca e Horta dirigiu sua solicitação à Companhia do Alto Douro, Thomas Vianna já era reconhecido como um dos principais negociantes estabelecidos em Santos, razão que contribuiu decisivamente para a obtenção do título de cavaleiro professo na Ordem de Cristo.²⁶⁰

²⁵⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Listas Nominativas dos Habitantes da vila de Santos* (1802).

²⁵⁸ Entre os anos de 1803 e 1805, Caetano José da Silva foi administrador do rendimento do sal vendido por conta da Real Fazenda; em 1803 arrematou, em sociedade com Manuel de Alvarenga Braga, o contrato dos novos impostos dos gêneros que entravam de serra acima em Santos; no mesmo ano, em sociedade com José Vaz de Carvalho e Ricardo Carneiro dos Santos, arrematou o contrato da Contribuição Literária de Paranaguá (MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo* (1765-1822), cit., p. 200).

²⁵⁹ Ibidem, p. 128.

²⁶⁰ MOURA, Denise Aparecida Soares de. Comércio na costa do Brasil no temerário ano de 1817. *Histórica: Revista On Line do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, n. 41, p. 1-15, abr. 2010. Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao41/materia01/>>. Acesso em: 09 ago. 2013; e SILVA SOBRINHO, José da Costa e. *Santos noutros tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953. p. 212.

A exemplo de Caetano José da Silva e Bento Thomas Vianna, o último negociante listado pelo governador paulista também concentrava suas atividades mercantis na praça santista. Filho do sargento-mor Antônio José de Carvalho, abastado negociante reinol radicado em Santos²⁶¹, José Antônio Vieira de Carvalho administrava na ocasião “uma importante casa comercial que fazia transações de alta escala com o estrangeiro em navios de sua propriedade”²⁶². Membro da Câmara santista em 1803, Vieira de Carvalho também se distinguiu como comandante do Forte de Nossa Senhora do Monte Serrate, encargo honorífico que recebera do governador depois de fornecer o tecido para a confecção do fardamento de duzentos soldados da guarnição, seis novas peças de artilharia, além do material e da mão de obra necessária para a reconstrução do edifício.²⁶³

A partir da articulação dos interesses dos responsáveis pela Companhia do Alto Douro e do segmento de negociantes paulistas a quem privilegiava, Antônio José da Franca e Horta objetivava incrementar o comércio direto entre São Paulo e o Reino. Nesse sentido, o governador retomava laços deixados por Lorena e buscava atuar na direção de concentrar capitais e poder nas mãos de atacadistas reinóis e de seus comissários em São Paulo, competindo, assim, com atacadistas do Rio de Janeiro e com linhas de crédito e comércio que eram independentes das principais casas em Portugal. A bibliografia dedicada ao mercado interno da América portuguesa e à compreensão das rotas no Atlântico Sul geralmente se fixa nas relações comerciais a partir do Brasil. Por sua vez, a análise da atuação de Lorena e Franca e Horta revela outro aspecto, qual seja, a importância das redes comerciais a partir de Lisboa e Porto e como esses negociantes e empreendedores desejavam recuperar/ampliar/criar espaços, frente à concorrência cada vez maior no comércio marítimo brasileiro.

Nos meses seguintes, em vista à execução do seu projeto, o capitão-general paulista lançaria mão de outros recursos, entre eles a concentração das exportações da capitania no porto de Santos. Assim, em carta destinada às Câmaras das vilas litorâneas em 22 de junho de 1803, Franca e Horta comunicava que, sendo “de geral benefício para os povos desta

²⁶¹ Em 1765, Antônio José de Carvalho figurava entre os homens mais ricos da vila de Santos, com uma fortuna declarada de 6:000\$000 réis. Além dele, destacavam-se outros agentes enriquecidos com o comércio atacadista, a exemplo do sargento-mor de ordenanças João Ferreira de Oliveira, com um patrimônio estimado em 16:000\$000 réis, e o patriarca da família Andrada, Bonifácio José Ribeiro, com a fortuna avaliada em 8:000\$000 réis (SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922. v. 1, p. 289).

²⁶² MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo...*, cit., v. 2, p. 51.

²⁶³ SOUSA, Alberto, op. cit., v. 1, p. 193.

capitania, que o comércio dela haja de ser promovido dos seus portos em direitura aos do Reino”, e:

[...] querendo S. A. R. com as suas Paternais, e Benéficas Providências, pelas Ordens que me são muito recomendadas, felicitar os seus vassalos [...] nenhuma pessoa possa embarcar em algum dos Portos desta capitania a gozar de café, arroz, cacau, baunilha, farinha de mandioca, algodão, anil e couros, que não sejam em direitura para os Portos do Reino, ou para este fim para a vila de Santos.²⁶⁴

Contudo, o capitão-general garantia a livre exportação de “toda a farinha, e arroz, que a necessidade pedir haja de transportar para qualquer dos portos desta capitania, precedendo licença merecida, justificada a precisão em o território, a que se pretender destinar”.²⁶⁵

Embora estivesse resoluto quanto às vantagens proporcionadas pelo comércio direto com Portugal, Franca e Horta não ignorava o fato de que muitos dos produtores e negociantes de São Paulo mantinham estreitos laços com os credores instalados no Rio de Janeiro. Como assinalamos anteriormente, o capitão-general estava inteirado acerca da importância das linhas de créditos e dívidas entre os grupos paulistas e as demais praças mercantis da América portuguesa, logo que recebeu o relatório de governo de seu antecessor. Nesse sentido, em conformidade das “precisões, que me tem representado em repulsa do exposto”, Franca e Horta excetuava de qualquer tipo de restrição ou licença prévia a comercialização do açúcar, por “ser superabundante este gênero nesta capitania, e só aplicável à carga de porão, e com ele o de maior quantidade, e valor satisfazerem os Negociantes desta capitania seus débitos aos do Rio de Janeiro”.²⁶⁶

Em ofício dirigido ao visconde de Anadia alguns dias depois de concentrar parcialmente as exportações da capitania, o governador paulista declarava o seu “desejo de ver prosperar o comércio de Santos para esse Reino” a partir da “correspondência direta para a Cidade do Porto, semelhante à que para lá conservam Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”.²⁶⁷ Nesse sentido, reconhecendo que “as produções, e manufaturas d’Entre Douro e Minho, exportadas por aquela Cidade, têm um prodigioso consumo em todos os lugares desta América”, Franca e Horta encaminhava a cópia do ofício enviado à Companhia

²⁶⁴ Instruções para as Câmaras da Marinha. 22/06/1803. *Documentos Interessantes...*Vol.55, p. 105.

²⁶⁵ Ibidem, p. 105-106.

²⁶⁶ Instruções para as Câmaras da Marinha. 22/06/1803. *Documentos Interessantes...*Vol.55, p. 106.

²⁶⁷ Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar (...). 26/06/1803. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, doc. 980.

do Alto Douro em fevereiro de 1803 ao então ministro dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos,

[...] a quem por esta *vou Suplicar se digne patrocinar uma requisição tão justa*, após da qual, uma vez travada a correspondência mercantil de porto a porto, devem necessariamente seguir-se incalculáveis vantagens, assim para a Real Fazenda de S. A. Na percepção dos Direitos de Entrada, e Saída, como em geral para todos estes povos, na maior conformidade, e mais pronta exportação dos seus efeitos.²⁶⁸

Finalmente, em agosto do mesmo ano, os esforços envidados pelo capitão-general em associar grupos mercantis de São Paulo e do Porto foram recompensados com a chegada da primeira embarcação da Companhia do Alto Douro ao porto de Santos. Prontamente, Franca e Horta comunicou aos ministros visconde de Anadia e D. Rodrigo de Souza Coutinho que era:

[...] principiado o comércio da cidade do Porto com esta capitania pela chegada de um navio com seguida viagem ao porto de Santos com a carga de *sal, ferragens, e mais gêneros daquele país, exceto vinhos*, todos do maior consumo neste continente, segurando-me sua continuação as participações, que o mesmo trouxe de no presente ano seguir igual viagem outra embarcação da mesma cidade.²⁶⁹

Infelizmente, em ambos os ofícios assinados pelo governador paulista não há nenhuma referência ao nome da embarcação e ao seu proprietário. Da mesma forma, na documentação compulsada não foram encontrados os respectivos mapas de cargas contendo a listagem completa dos artigos transportados. De todo modo, é possível verificar no relato de Franca e Horta que, apesar de não ter sido carregado com vinhos, o navio procedente da barra do Douro havia sido despachado para São Paulo com “sal, ferragens e mais gêneros daquele país”. Segundo Maria da Conceição Meireles, por não dispor da “competência institucional para participar no comércio de outros gêneros”, a Companhia do Alto Douro raramente exportava produtos secos para o Brasil²⁷⁰. Nessas ocasiões excepcionais, esse tipo de comércio somente era praticado mediante a autorização prévia da Coroa, que estipulava nos casos deferidos o pagamento, para a Fazenda Real, da comissão de 2% do valor das mercadorias transportadas. Sendo assim, é possível inferir que a concessão da autorização real

²⁶⁸ Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar (...). 26/06/1803. Op. cit., doc. 980. Grifos nossos.

²⁶⁹ Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar (...). 13/08/1803. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 21, doc. 993; Ofício para o Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho. 13/08/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 196-197.

²⁷⁰ PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. A Companhia e a exportação de produtos secos para o Brasil. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 283-290, set. 2008. Disponível em: <<http://www.gbv.de/dms/sub-hamburg/62067993X.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

ao carregamento do primeiro navio da Companhia em São Paulo foi obtida graças à intercessão do visconde de Anadia, a quem Franca e Horta suplicara meses antes o “patrocínio” para o seu projeto.

Em seguida, o capitão-general revelava aos ministros do Reino o quanto se empenhara para mobilizar os principais negociantes da capitania, para que eles não apenas adquirissem de imediato todos os artigos importados pela Companhia do Alto Douro, mas também para que tivessem à disposição no porto de Santos a quantidade necessária de artigos para o carga de torna-viagem da embarcação. Assim, com o intuito de garantir a “permanente duração do comércio”, Franca e Horta admitia a sua participação na “conciliação dos negociantes para tomarem partes em o Navio, que os proprietários lhes oferecem”. A ingerência nas negociações com a Companhia do Alto Douro justificava-se, segundo o governador paulista, pela

[...] falta de atividade, em que o comércio se achava; desfalecidas forças da capitania, e serem os Compradores mais Revendilhões, que Negociantes, eximindo-se quanto possível de demora em desembolsos, querendo lucros a mais de cinquenta por cento a exemplo dos comerciantes do Rio; ambição e prática absolutamente oposta ao pronto giro do Comércio.²⁷¹

Aparentemente, as diligências de Antônio José da Franca e Horta lograram o êxito esperado, pois, em carta assinada em julho de 1804, o provedor e os deputados da Companhia felicitavam o governador paulista pelas “sábias instruções com que nos instrui a respeito do comércio que a nossa Companhia pode promover no Porto de Santos”²⁷². Ademais, os responsáveis pela empresa informavam que, a partir das recomendações feitas pelo capitão-general, dois negociantes haviam sido eleitos para ocuparem a função de administradores, quais sejam o tenente-coronel José Antônio Vieira de Carvalho e o capitão-mor Bento Thomas Vianna.

Para aqueles que eram encarregados dessa função, a Companhia do Alto Douro reservava significativas vantagens. Além da comissão de 2% sobre o valor auferido pela venda dos produtos remetidos pela Junta da Companhia, os administradores recebiam 20% do valor dos vinhos, aguardentes e vinagres que denunciasses ou apreendessem como contrabando. Por sua vez, recaíam sobre estes representantes as mesmas obrigações impostas aos funcionários da Companhia na cidade do Porto. Nesse sentido, os administradores eram

²⁷¹ Ofício para o Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho. 13/08/1803. *Documentos Interessantes...*Vol. 94, p. 196. Grifos nossos.

²⁷² Carta ao Exmo. Sr. Antônio José da Franca e Horta. 06/07/1804. *Documentos Interessantes...*Vol. 94, p. 99.

instruídos a remeter mensalmente os balanços das transações realizadas e, em caso de morte, os seus espólios não podiam ser confiscados pelos “juízes dos defuntos e ausentes, nem pelos juízes dos órfãos, outrossim pela administração da Companhia, de forma a ter o direito de primazia sobre os herdeiros ou terceiros quanto a dinheiro ou bens que lhe pertenciam”.²⁷³

A cargo dos administradores ficava a responsabilidade da extração de todas as mercadorias importadas pela Companhia, as quais poderiam ser vendidas a dinheiro ou em troca de artigos coloniais. Nesse último caso, o valor dos produtos deveria ser previamente combinado entre as partes envolvidas na operação²⁷⁴. Com efeito, o exame da pauta dos itens carregados no porto de Santos revela que parte substancial dos pagamentos à Companhia do Alto Douro não foi feita em espécie, e sim em troca de gêneros próprios da capitania paulista. Assim, para efeito de análise do modo como essas transações eram realizadas, tomamos como exemplo o caso do bergantim *Desejada Paz*, a segunda embarcação despachada pela Companhia do Alto Douro em direção à vila santista.

Na carta endereçada ao governador Franca e Horta em julho de 1804, os membros da Junta da Companhia comunicavam que o referido bergantim havia sido remetido aos cuidados dos administradores Vieira de Carvalho e Thomas Vianna pouco tempo antes, trazendo consigo 60 pipas de vinho e 10 pipas de aguardente, volume equiparável à média transportada na mesma época pelas embarcações da Companhia despachadas para as praças de Recife e Salvador²⁷⁵. Em dezembro do mesmo ano, o capitão-general respondia à notícia, afirmando que a capitania “regozijou-se com a chegada do bergantim *Desejada Paz* e [a] remessa dos efeitos dessa Junta”²⁷⁶. No mês seguinte, em janeiro de 1805, a embarcação deixava a capitania paulista com a carga repleta de gêneros produzidos na região (Tabela 2).

Depois de dois meses da partida do bergantim *Desejada Paz*, outra embarcação da Companhia do Alto Douro, a galera *Mentor*, era despachada do porto santista com um carregamento semelhante (Tabela 3). Em ambas as remessas, verifica-se que os produtos que encabeçavam os respectivos mapas de cargas eram açúcar, arroz, couro e café, sendo que esses três últimos itens figuravam entre os gêneros relacionados na ordem de 22 de junho de 1803.

²⁷³ SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit, p. 134.

²⁷⁴ SOUSA, Fernando de, *O Brasil e a Companhia do Alto Douro (1756-1825)*, cit., p. 267.

²⁷⁵ Carta ao Ex.^{mo} Sr. Antônio José da Franca e Horta. 06/07/1804. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 99.

²⁷⁶ Carta escrita à Companhia do Alto Douro. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 98. Sobre os valores carregados pela Companhia do Alto Douro com destino a América portuguesa, consultar a obra citada de Fernando de Sousa e Maria da Conceição Meireles Pereira, especialmente o sexto capítulo.

Tabela 2 – Mapa da carga conduzida de Santos para a cidade do Porto pelo bergantim Desejada Paz (janeiro/1805)

Gêneros	Caixas	Sacas	Feixos	Pipas	Quantidades	Barricas	Surrões	Alqueires	Arrobas	Libras	Total (réis)
Açúcar	152	-	-	-	-	-	-	-	7.450	-	16:190\$000
Arroz	-	800	-	-	-	-	-	2.400	-	-	5:760\$000
Café	-	60	-	-	-	-	-	-	230	-	920\$000
Goma	-	-	2	-	-	-	-	-	10	-	15\$000
Aguardente	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	200\$000
Couros	-	-	-	-	1.130	-	-	-	-	22.600	1:582\$000
Pontas de boi	-	-	-	-	1.400	-	-	-	-	-	56\$000
Banha	-	-	-	-	-	5	-	-	40	-	56\$000
Sebo	-	-	-	-	-	-	15	-	60	-	96\$000
Total	152	860	2	4	2.530	5	15	2.400	7.790	22.600	24:875\$000

Fonte: Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar (...). 16/01/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, doc. 1104.

Tabela 3 – Mapa da carga conduzida de Santos para a cidade do Porto pela galera Mentor (março/1805)

Gêneros	Caixas	Feixos	Sacas	Quantidades	Dúzias	Alqueires	Barricas	Pipas	Paus	Arrobas	Total (réis)
Açúcar	215	7	-	-	-	-	-	-	-	9.970	21:793\$425
Arroz	-	-	438	-	-	-	-	-	-	3.184	3:056\$640
Café	-	-	25	-	-	-	-	-	-	138	529\$920
Aguardente	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	480\$000
Farinha	-	-	-	-	-	162	-	-	-	-	103\$680
Goma	11	-	-	-	-	-	1	-	-	433	512\$600
Couros	-	-	-	1.895	-	-	-	-	-	-	2:829\$580
Pontas de boi	-	-	-	2.510	-	-	-	-	-	-	125\$500
Banhas	-	-	-	-	-	-	7	-	-	206	294\$640
Tábuas	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	132\$000
Madeiras	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	40\$000
Total	226	7	463	4.405	22	162	8	11	5	13.931	29:897\$985

Fonte: Relação de ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar [...]. 13/03/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, doc. 11

Embora fosse inicialmente excetuado da pauta de itens restritos, o açúcar comercializado na capitania também foi objeto da ingerência do capitão-general em diversas ocasiões ao longo da sua administração. Em fevereiro de 1804, depois de ser alertado sobre a “grande exportação que dos portos desta capitania se fez para o Rio de Janeiro” e dos “poucos açúcares que produziu a presente safra”, Franca e Horta determinava ao capitão-mor da vila de São Sebastião que “da data desta portaria em diante, não dê despacho algum deste e mais efeitos que transportam para o Reino a qualquer que queira navegá-los para fora desta capitania, não obstante a minha determinação em contrário, que por esta revogo até segunda ordem”²⁷⁷. Pouco tempo depois, as autoridades de São Sebastião eram novamente orientadas a direcionar para a vila de Santos “todo o açúcar e arroz que existir na safra passada, bem entendendo que para o que ao diante se fizer e houver, ficará subsistindo a proibição ordenada”²⁷⁸. Da mesma forma, a vizinha Ubatuba também seria instruída sobre a necessidade de conduzir o açúcar e o arroz recém-colhido para o porto santista até que se “complete a carga dos navios” procedentes de Portugal.²⁷⁹

Constata-se, assim, que as diretrizes prescritas pelo capitão-general cumpriam a função de assegurar a um seletivo grupo de negociantes de origem portuguesa e radicados em São Paulo o pronto acesso às mercadorias demandadas pelos agentes estabelecidos no Porto e em Lisboa, mesmo que, com isso, a navegação de cabotagem com outras partes da colônia fosse preterida, junto com interesses de outros sujeitos históricos que, provavelmente, não tinham cabedais e poder para competir com esses atacadistas em relação ao preço dos gêneros e tampouco em relação aos juros e endividamento. Portanto, dessa complexa trama de interesses que emerge da documentação analisada, apreende-se que, logo depois de assumir o seu posto, um dos principais objetos da atenção do governador Antônio José da Franca e Horta foi a coalizão de determinados grupos associados à Companhia do Alto Douro com antigos protagonistas sediados na capitania, os quais, desde fins do setecentos, vinham ampliando suas redes de negócios em todo o império luso a partir de São Paulo. Conforme detalharemos nas páginas seguintes, os nexos que conectavam esses homens de negócio manter-se-iam nos anos seguintes, resistindo não apenas às mudanças de governo da capitania, mas também à própria transferência do príncipe regente D. João em 1808.

²⁷⁷ Ofício para o capitão-mor da vila de São Sebastião Manuel Lopes da Ressurreição (...). 18/02/1804. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1322.

²⁷⁸ Ofício para o capitão-mor de São Sebastião (...). 11/05/1804. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 290-291.

²⁷⁹ Ofício ao capitão-mor da vila de Ubatuba. 16/05/1804. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 309.

Entretanto, a consolidação dos laços mercantis que conectavam as duas partes do Atlântico português não deixaria de enfrentar a oposição de poderosos grupos divergentes interessados na manutenção dos vínculos comerciais entre São Paulo e a praça do Rio de Janeiro.

2.2 Dissensão e conflito em torno da navegação mercantil paulista

Nos meses que se seguiram à publicação das ordens de 22 de junho de 1803, diversas representações expressando a insatisfação de proprietários e negociantes em relação às regulamentações impostas ao comércio marítimo paulista foram encaminhadas ao capitão-general Franca e Horta. Em contrapartida, o governador invariavelmente respondia com severidade a toda e qualquer objeção ao sistema que intentava implantar na capitania, alegando que o estímulo ao comércio direto com o Reino por meio da concentração das exportações estava em inteira conformidade com as instruções que recebera do príncipe regente D. João.

Além de recorrer ao respaldo conferido pela autoridade régia, Franca e Horta procurava demover aqueles que se opunham ao seu projeto com ameaças e acusações de improbidade. É o que revela a análise da correspondência assinada pelo capitão-general, a exemplo da resposta dirigida aos oficiais da Câmara de São Sebastião em outubro de 1803. Depois de ser informado de que os produtores de aguardente da região estavam descontentes com os baixos valores oferecidos pelos negociantes da praça santista, o governador era decisivo em afirmar que a comoção dos moradores da vila decorria exclusivamente da “malícia” daqueles que estavam habituados a fraudar os direitos reais exigidos nas Alfândegas²⁸⁰. Diante disso, Franca e Horta redarguia aos camaristas de São Sebastião com um alerta:

[...] só me resta lembrar a vossas mercês que tendo por obrigação de seus cargos promover e zelar o bem público, se não devem deixar *iludir do interesse de alguns particulares*; e para que lhes não reste algum escrúpulo das causas que me determinam, se ainda assim persuadirem lhes é prejudicial a mesma proibição, podem livremente dirigir a S. A. R. os seus requerimentos.²⁸¹

²⁸⁰ Ofício para a câmara de São Sebastião. 06/10/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 181.

²⁸¹ Ofício para a câmara de São Sebastião. 06/10/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 182. Grifos nossos.

De modo semelhante, em carta endereçada aos oficiais de São Luiz do Paraitinga em novembro de 1803, Franca e Horta mostrava-se admirado com o “clamor que muitas câmaras têm levantado julgando pesada a ordem de se conduzirem à vila de Santos uns tantos gêneros precisos para carregar a coberta dos navios”. Assim, reconhecendo o quanto era “custoso desterrar preocupações populares e tirar os homens da rotina a que estão avezados”, o capitão-general ironizava as razões da insatisfação que subsistia entre os produtores da região, uma vez que estes “vivem quase todos de criar porcos, e plantar fumos, que são efeitos não proibidos, nem contemplados na minha ordem de 22 de junho do presente ano”²⁸². Alguns dias depois, dirigindo-se aos vereadores de Taubaté, Franca e Horta acusava que a representação feita pelos habitantes da vila era “incoerente” e “ociosa”, pois “sendo o açúcar o único gênero, que do seu distrito se pode conduzir para beira mar, deviam saber que eu o havia excetuado, e permitido que qualquer o pudesse navegar para donde lhe parecesse”.²⁸³

No período seguinte às representações acima mencionadas, nenhuma outra manifestação contrária às medidas de Franca e Horta foi proferida com a chancela das Câmaras das vilas do litoral norte e do Vale do Paraíba paulista. À primeira vista, essa observação nos faria supor que o caráter peremptório das respostas emitidas pelo governador por si só teria sido capaz de esmorecer os ânimos da população local. Entretanto, ao analisarmos as denúncias que o pároco de São Sebastião dirigiu ao Conselho Ultramarino em fevereiro de 1805, constata-se que a associação entre o capitão-general e alguns dos maiores potentados da região foi decisiva para a desarticulação dos grupos que se opunham à condução obrigatória dos gêneros para o porto de Santos.²⁸⁴

De acordo com o padre João Rodrigues Coelho, durante uma breve visita realizada à vila em 1804, Franca e Horta estabeleceu uma “estreita” amizade com o capitão-mor Manuel Lopes da Ressurreição, os capitães João José da Silva Costa e Julião de Moura Negrão e o negociante João Jacinto da Silva, afamados “contrabandistas” que “contratavam descaradamente com as Américas Espanholas remetendo-lhes partidas de escravos, açúcares, aguardentes, cafés e o mais tudo por alto contra as Reais Ordens e com notável prejuízo dos

²⁸² Ofício para a câmara de São Luiz do Paraitinga. 26/11/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 203.

²⁸³ Ofício para a câmara de Taubaté. 28/11/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 205.

²⁸⁴ Carta do pároco da vila de São Sebastião, da capitania de São Paulo, João Rodrigues Coelho, para o príncipe regente (...). 07/02/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 57, doc. 4300.

Reais Direitos”²⁸⁵. Em troca do apoio necessário para a consecução de suas ordens, o governador teria prometido a Moura Negrão o posto de capitão-mor na Vila Bela da Princesa, além de conceder a Silva Costa a permissão para que este fizesse uso dos soldados milicianos para constranger “os lavradores para lhes aprontarem certas quantidades de goma, que nunca se lhes pagava [...] tudo a fim de lhe engrossar os seus cabedais”. Por fim, o sacerdote asseverava que “cada um deles é um General nesta freguesia intimidando de tal modo a estes moradores que se algum fala nestas injustas negociações é logo [conduzido ao] degredo ou prisão”.²⁸⁶

Não obstante as graves acusações, em um conciso parecer expedido em novembro de 1805, os procuradores da Coroa julgavam o pároco de São Sebastião “declamatório” e “vago” em suas queixas. Acrescentavam que a razão principal que movera Rodrigues Coelho em suas críticas era a criação de uma nova freguesia no pequeno povoado então existente na ilha adjacente, na qual, pouco tempo depois, foi erigida a Vila Bela da Princesa. Assim, ao se referirem ao “constrangimento” a que o governador submetia os lavradores, para que eles conduzissem suas produções até a praça de Santos, bem como à “tolerância de comércio com as colônias castelhanas”, os procuradores concluíam que as acusações levadas ao Conselho Ultramarino resultavam do “ódio” do reclamante.²⁸⁷

Por sua vez, se os protestos articulados pelos habitantes do litoral norte e do vale do Rio Paraíba tiveram repercussão limitada, o mesmo não se pode dizer em relação às manifestações enunciadas pelos oficiais e negociantes da vila de Paranaguá. Foi dela que partiram algumas das mais importantes representações contrárias às ordens expedidas pelo capitão-general paulista, seja pelo alcance que tiveram perante as autoridades de Lisboa, seja pelo intenso embate de interesses envolvidos.

A arrastada controvérsia que se seguiu entre o governador de São Paulo e as autoridades de Paranaguá foi irrompida poucos meses após a instauração das medidas concentradoras ao comércio marítimo, mais precisamente em agosto de 1803, quando os camaristas da vila expuseram inúmeras críticas contra a iniciativa do capitão-general. Entre

²⁸⁵ Carta do pároco da vila de São Sebastião, da capitania de São Paulo, João Rodrigues Coelho, para o príncipe regente (...). 07/02/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 57, doc. 4300.

²⁸⁶ Ibidem, doc. 4300.

²⁸⁷ Ibidem, doc. 4300 (anexo).

elas, os signatários alegavam que decisão idêntica teria sido tomada anos antes pelo então governador Bernardo José de Lorena, e que dela resultara a ruína do comércio e da agricultura paulistas. Afirmavam ainda que a manutenção dos vínculos mercantis com o porto do Rio de Janeiro era imprescindível para os moradores da vila, pois, além de a praça carioca servir como a principal fornecedora de fazendas e manufaturas, era comum os homens de negócio de Paranaguá saldarem as dívidas contraídas naquela localidade com a remessa de gêneros agrícolas produzidos na região.²⁸⁸

Por seu turno, em uma longa e contundente resposta, Franca e Horta procurava refutar os argumentos expostos pelos oficiais de Paranaguá, os quais, em sua opinião, eram renitentes em não obedecer às suas prescrições, por estarem alinhados a interesses “particulares” avessos ao “benefício geral dos povos”:

Se tanto vossas mercês, que servem nesse Senado, como os mesmos, que se empregam no tráfico mercantil, calculassem melhor o resultado deste grande princípio, de boa mente anuiriam a ele concorrendo voluntários por uma espécie de patriotismo, a levantar essa capitania do abatimento, em que subsiste há tantos anos, já mendigando das outras o necessário para o seu consumo, já dispondo por terceiras mãos os seus efeitos, *a tempo que é tão fácil libertá-la deste estado subalterno, sustentando por si mesmos uma correspondência ativa com a metrópole, e cidade do Porto.*²⁸⁹

Em seguida, o capitão-general contestava as críticas dirigidas ao seu antecessor, justificando que “nunca esta capitania floresceu tanto, em um e outro ramo, como no seu tempo; o que só podem negar aqueles, que se deixarem alucinar de todo pelo seu interesse par”. Além disso, considerava “fantástica” a opinião de que o cumprimento das suas disposições pudesse impedir o pagamento dos credores estabelecidos no Rio de Janeiro, visto que artigos como o açúcar e o tabuado permaneciam excetuados da pauta de produtos vetados ao comércio marítimo de cabotagem. Quanto à proeminência do porto carioca enquanto polo redistribuidor de mercadorias europeias, Franca e Horta defendia que, “uma vez estabelecido [em Santos] o comércio direto [...] muitos gêneros foram vendidos com abatimentos consideráveis a favor dos compradores”.²⁹⁰

²⁸⁸ Ofício para a câmara da vila de Paranaguá sobre o comércio exterior da capitania. 26/09/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 174-176.

²⁸⁹ Ofício para a câmara da vila de Paranaguá sobre o comércio exterior da capitania. 26/09/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 175. Grifos nossos.

²⁹⁰ Ofício para a câmara da vila de Paranaguá sobre o comércio exterior da capitania. 26/09/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 176.

Embora suscitadas pelos reclamos dos camaristas de Paranaguá, cópias idênticas da resposta do governador foram encaminhadas para as vilas de Iguape e Antonina, indicando que a resistência à observância das instruções de junho de 1803, associada à preservação das redes de comércio e endividamento com o Rio de Janeiro, também era comum entre os negociantes e produtores estabelecidos nas demais vilas do litoral sul da capitania²⁹¹. Não por acaso, em fevereiro de 1804, depois de ser informado que os lavradores radicados em Paranaguá, Iguape e Cananeia emprestavam “seus nomes em fraude da proibição de 22 de junho”, o capitão-general notificou as respectivas autoridades locais para que não mais permitissem o despacho de “embarcação alguma com arroz, que não seja para a vila de Santos”²⁹². No entanto, seis meses depois, em carta expedida ao comandante de Paranaguá, Franca e Horta revelava o seu “desprazer” em observar que “no decurso de mais de um ano apenas têm vindo desse distrito duas embarcações com algum arroz que os negociantes daquela praça mandaram conduzir por sua conta”²⁹³. Reconhecendo que “à vista de um semelhante resultado que não pode ter outro princípio que não seja a falta de fiscalização e vigilância”, o governador ordenava que lhe fossem entregues os livros de assento em que constavam a relação exata dos alqueires produzidos na região, para que assim “ninguém debaixo de qualquer título ou pretexto, embarque arroz algum que não seja para o referido porto de Santos”.²⁹⁴

Em janeiro do ano seguinte, novos procedimentos passariam a ser exigidos com o intuito de refrear os “extravios e fraudes” praticados nas vilas de Paranaguá, Antonina, Cananeia e Iguape²⁹⁵. A partir de então, o despacho de toda embarcação carregada com arroz

²⁹¹ Em nota apensa à resposta endereçada à Câmara de Paranaguá em 26 de setembro de 1803, consta a informação de que “do mesmo teor e com a mesma data foram outras para as vilas de Iguape e Antonina, a que não trouxe assinado” (Ofício para a câmara da vila de Paranaguá sobre o comércio exterior da capitania. 26/09/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 176). Em agosto de 1803, o capitão-mor de Iguape José Antônio Peniche era intimado a comparecer à presença do governador Franca e Horta para que, durante a sua ausência, fosse apurada a denúncia de que embarcações carregadas com gêneros vedados pela ordem de 22 de junho de 1803 eram despachadas do porto da vila para outras capitanias (Carta para o capitão Bento Pupo de Gouvêa. 28/08/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 172-173). Sobre a importância da correspondência mercantil entre Iguape e o porto carioca, ver: VALENTIN, Agnaldo. Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880). Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. p. 25-42.

²⁹² Carta para os capitães mores de Iguape, Cananeia e comandante de Paranaguá [proibindo a exportação de arroz]. 20/02/1804. *Documentos Interessantes...* Vol. 55, p. 250-251.

²⁹³ Carta para Manuel da Cunha Gamito, ajudante do comandante de Paranaguá. 25/08/1804. *Documentos Interessantes...* Vol. 53, p. 33.

²⁹⁴ Ibidem, 33-34.

²⁹⁵ Carta para o capitão-mor de Antonina [sobre as providências a serem tomadas com os navios com carga para o Reino]. 19/01/1805. *Documentos Interessantes...* Vol. 56, p. 139-140; e Carta para o sargento-mor comandante de Paranaguá [sobre o comércio do arroz e outros gêneros, as medidas que se impõem para a

só poderia ser realizado depois que “dois homens abonados” assinassem um termo de fiança assegurando que as mercadorias seriam conduzidas sem quaisquer desvios até Santos. Da mesma forma, tornava obrigatória a confecção de mapas com a relação precisa da carga transportada, os quais deveriam ser submetidos ao juiz da alfândega santista e ao secretário de governo da capitania.

De modo significativo, na carta em que a execução do novo expediente era detalhada ao comandante de Paranaguá, Franca e Horta não se furtou de sublinhar que o estímulo ao comércio entre São Paulo e o reino português assentava-se na “observância das reais ordens” e no “bem geral de toda a capitania”. Assim, rebatendo os rumores de que havia se associado aos interesses radicados na praça santista, o capitão-general afirmava que, em seu governo, estavam “em igual razão [...] os lavradores e negociantes de Paranaguá, [...] [e] os de Santos, visto que eu não comerceio nem por mim, nem por outrem, e capricho em mostrar que só tenho em vista o bem de todos, e de nenhum particular”.²⁹⁶

Em sua defesa, o governador declarava ainda que as inúmeras críticas articuladas contra os limites fixados ao comércio de cabotagem em São Paulo eram incitadas, em grande medida, pelos comissários do Rio de Janeiro e da Bahia, que estavam insatisfeitos com a redução dos “lucros acostumados”. Em suas palavras:

*Eu não ignoro serem eles, os que mais queixas formam das medidas que a este respeito tenho tomado, e sei também que os miseráveis dependentes, que ou nada discorrem, ou insistem em não sair da sua inveterada rotina, engrossam estes clamores, olhando somente para a conveniência do dia [...]. O testemunho desta verdade se patenteia de cartas aqui aparecidas de Brás Carneiro e Amaro Velho, em que sem pejo se atrevem a afirmar – que a consolação que lhes resta é que esta proibição vem já depois de terem esgotado o sangue dos Paulistas. E que não queiram estes inda a abrir os olhos!*²⁹⁷

Entre os negociantes que se opunham ao estabelecimento do comércio direto entre São Paulo e as cidades do Porto e Lisboa, Franca e Horta referia-se a dois dos mais importantes membros da comunidade mercantil carioca do período. Com efeito, conforme demonstra João Fragoso, desde fins dos setecentos, Amaro Velho da Silva e Brás Carneiro Leão sobressaíam-

observância das ordens reais e as queixas que têm as mesmas provocado]. 19/01/1805. *Documentos interessantes...* Vol. 56, p. 140-143.

²⁹⁶ Carta para o sargento-mor comandante de Paranaguá [sobre o comércio do arroz e outros gêneros, as medidas que se impõem para a observância das ordens reais e as queixas que têm as mesmas provocado]. 19/01/1805. *Documentos interessantes...* Vol. 56, p. 141.

²⁹⁷ *Ibidem*, p. 141. Grifos nossos.

se entre os demais negociantes do Rio de Janeiro pelo cabedal que haviam amealhado em diversas atividades mercantis.²⁹⁸

Natural da cidade do Porto, Amaro Velho emigrou em data incerta para o Rio de Janeiro, onde passou a comercializar “com grande giro [...] a bordo de seus veleiros artigos asiáticos como especiarias, alfaias, e louças da China”, além de exportar gêneros como pau-brasil e açúcar produzido em seus próprios engenhos²⁹⁹. Em 1811, pouco antes de sua morte, foi indicado pelo príncipe regente para a direção de um banco filiado à recém-instalada Casa da Moeda, destinado exclusivamente à troca de barras de ouro em dinheiro³⁰⁰. Sem deixar herdeiros, seu sobrinho homônimo assumiu praticamente todos os negócios da família, a exemplo da casa comercial Dias, Barbosa, Silva e Cia. e da primeira seguradora carioca, a Companhia Indemnidade.³⁰¹

Assim como Amaro Velho, Brás Carneiro Leão desfrutava de grande prestígio perante os homens de negócios e as autoridades locais e metropolitanas da época. Nascido em uma família de lavradores em 1732, na freguesia de São Salvador de Meixomil, bispado do Porto, Brás Carneiro notabilizou-se, no início do século XIX, como o patriarca da “mais bem-sucedida família de negociantes do Rio de Janeiro.”³⁰² Depois de se transferir para a colônia em 1748, estabeleceu uma “notável e muito acreditada” casa comercial, por meio da qual acumulou grande fortuna com a importação de manufaturas portuguesas e escravos africanos, revendendo-os por atacado no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro do Sul; em contrapartida, recebia “em comissão

²⁹⁸ De acordo com João Luís Ribeiro Fragoso, em 1799, Amaro Velho da Silva e Brás Carneiro Leão foram listados pelo então vice-rei conde de Resende entre os 36 negociantes mais importantes do Rio de Janeiro (*Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p. 354-355). Sobre a atuação desses negociantes, ver também: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles, *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit., especialmente o segundo capítulo.

²⁹⁹ CUNHA, Rui Vieira da. A vida do Rio de Janeiro através dos testamentos: 1815-1822. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 282, p. 51, 1969.

³⁰⁰ GORENSTEIN, Riva. Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830. In: MARTINHO, Lenira Menezes; GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993. p. 148-149.

³⁰¹ FRAGOSO, João Luís Ribeiro, *Homens de grossa aventura...*, cit., p. 238.

³⁰² GORENSTEIN, Riva, op. cit., p. 198.

gêneros de produção desses lugares, a maior parte dos quais exportava para Portugal em navios de sua propriedade”.³⁰³

Em 1773, já desfrutando da reputação de “homem honesto e laborioso”³⁰⁴, Brás Carneiro Leão foi designado um dos administradores da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro no Rio de Janeiro (Quadro 3). No exercício de suas funções, distinguiu-se pelo longo período em que atuou como representante da Companhia em solo americano, mantendo-se na ativa até 1805, quando finalmente foi substituído por seu filho primogênito, Fernando Carneiro Leão.³⁰⁵

Revelam-se, portanto, aspectos fundamentais para a apreensão do complexo quadro de interesses que então concorriam entre si, em torno do comércio marítimo paulista. Ao analisarmos a trajetória de cada um destes personagens, é possível averiguar que as reações esboçadas contra as prescrições de Franca e Horta expressavam a insatisfação de determinados grupos empenhados em preservar a primazia do porto do Rio de Janeiro enquanto entreposto comercial responsável pela redistribuição de artigos coloniais, escravos e manufaturas em toda a região Centro-Sul da América portuguesa. Nessa perspectiva, a presença de proeminentes negociantes de grosso trato entre aqueles que se opunham às restrições impostas à navegação de cabotagem em São Paulo atesta a importância que esse ramo mercantil assumia, junto às demais atividades lucrativas que compreendiam a economia colonial.

³⁰³ GAMA, Brás Carneiro Nogueira da Costa e (Conde de Baependi). Apontamentos biográficos da família Braz Carneiro Leão do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 43, n. 2, p. 365, 1880.

³⁰⁴ GORENSTEIN, Riva, Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830, cit., p. 198-199. Em reconhecimento aos serviços prestados e às constantes contribuições feitas às entidades religiosas e à Coroa, Brás Carneiro Leão foi agraciado com os títulos de cavaleiro professo na Ordem de Cristo, fidalgo cavaleiro da Casa Real e com a patente de coronel do Regimento de Infantaria de Milícias de Freguesia da Candelária (TORRES, João Carlos Feio Cardoso de Castelo Branco e. *Diccionario aristocratico contendo os alvarás dos foros de fidalgos da Casa Real que se achão registados nos livros das Mercês hoje pertencentes ao Archivo da Torre do Tombo...* Lisboa: Imprensa Nacional, 1840. p. 354; GAMA, Brás Carneiro Nogueira da Costa e, op. cit., p. 366; PRADO, João Fernando de Almeida. D. João VI e o início da classe dirigente do Brasil: história da formação da sociedade brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. (Brasiliense, v. 345). p. 152-161).

³⁰⁵ SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 143.

Quadro 3 – Administradores da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro na América portuguesa (1756-1834)

Bahia		Recife		Rio de Janeiro		Santos	
1756	Joaquim Inácio da Cruz Antonio Cardoso dos Santos	1756	José Bento Leitão Francisco Rodrigues da Silva Praça	1756	Antonio Pinto de Miranda Luís Antonio de Miranda Tomás Gomes Moreira	1805	José Antonio Vieira de Carvalho Bento Thomaz Vianna
1762	Antonio Cardoso dos Santos Clemente José da Costa	1760	José Bento Leitão Agostinho da Silva Guimarães	1761	Antonio Pinto de Miranda Luís Antonio de Miranda Antonio de Oliveira Durão	1816	José Antonio Vieira de Carvalho Bento Thomaz Vianna
1774	José Carneiro de Campos Manuel Gomes Pinto	1770	Agostinho da Silva Guimarães Francisco Carneiro de Sampaio	1762	Antonio Pinto de Miranda Pedro Martins Duarte	1817	José Antonio Vieira de Carvalho João Xavier da Costa Aguiar José Carvalho da Silva
1778	José Carneiro de Campos José Antonio de Castro	1772	Luís Moreira de Carvalho João de Pinho Borges	1774	Antonio José Coelho Brás Carneiro Leão Manuel Rodrigues de Barros	1825	José Carvalho da Silva João Xavier da Costa Aguiar
1796	José Carneiro de Campos Francisco José de Lucena	1778	João de Pinho Borges Manuel Gomes Pinto	1788	Brás Carneiro Leão Manuel Rodrigues de Barros Francisco Pinheiro Guimarães	1832	Domingos Carneiro da Silva Braga Frederico Foom
1804	Adriano de Araújo Braga Francisco Belens José Antonio de Araújo	1793	Manuel Gomes Pinto Antonio da Silva Lisboa Joaquim Ribeiro de Brito Manuel Francisco Maciel Monteiro	1790	Brás Carneiro Leão Francisco Pinheiro Guimarães Filipe da Cunha Vale	1834	Domingos Carneiro da Silva Braga Frederico Foom
1817	Francisco Belens José Antonio de Araújo Manuel José de Almeida	1794	Joaquim Ribeiro de Brito Manuel Francisco Maciel Monteiro José Faustino Nunes	1799	Brás Carneiro Leão Francisco Pinheiro Guimarães Antonio Joaquim Coelho Coutinho	-	-
1831	Francisco Belens José Antonio de Araújo Manuel José de Almeida	1797	Antonio Marques da Costa Soares José Bento Leitão	1802	Brás Carneiro Leão Antonio Joaquim Coelho Coutinho Antonio Luís Fernandes	-	-
1834	Francisco Belens José Antonio de Araújo Manuel José de Almeida	1802	Antonio Marques da Costa Soares Antonio da Silva Joaquim Gomes da Silva Azevedo	1803	Brás Carneiro Leão Antonio Luís Fernandes Custódio Alvares Guimarães	-	-
-	-	1816	Antonio Marques da Costa Soares Antonio da Silva Manuel Caetano da Silva	1805	Fernando Carneiro Leão Manuel Rodrigues de Barros Lourenço Antonio Ferreira	-	-
-	-	1820	Antonio Marques da Costa Soares Manuel Caetano da Silva José Marques da Costa Soares	1816	Fernando Carneiro Leão Antonio Luís Fernandes Lourenço Antonio Ferreira	-	-
-	-	1832	Antonio Marques da Costa Soares Manuel Caetano da Silva José Marques da Costa Soares	1817	Fernando Carneiro Leão Lourenço Antonio Ferreira Francisco José Guimarães	-	-
-	-	1834	Antonio Marques da Costa Soares Manuel Caetano da Silva José Marques da Costa Soares	1827	Lourenço Antonio Ferreira Francisco José Guimarães	-	-
-	-	-	-	1828	Lourenço Antonio Ferreira Francisco José Guimarães Tomás Pereira de Castro Viana	-	-
-	-	-	-	1831	Tomás Pereira de Castro Viana João Alves de Sousa Guimarães Francisco José da Rocha	-	-
-	-	-	-	1834	João Alves de Sousa Guimarães	-	-

Fonte: SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 162-163.

Ademais, convém assinalar que Brás Carneiro Leão, reconhecidamente um dos mais destacados representantes da Companhia do Alto Douro na praça do Rio de Janeiro, também figurava entre os detratores da ordem de junho de 1803. Nesse sentido, corrobora-se a hipótese de que a iniciativa de Franca e Horta em instaurar redes comerciais diretas entre São Paulo e o Porto encontrou resistência mesmo entre alguns dos integrantes da referida Companhia, nomeadamente aqueles que, a exemplo de Carneiro Leão, auferiram vultosos lucros com a reexportação dos artigos provenientes da região duriense para as capitanias ao sul do porto carioca.

Cumprе ainda acrescentar que, ao longo da segunda metade do século XVIII, tais interesses enraizaram-se entre os distintos grupos paulistas ligados ao comércio de cabotagem. Era esse o caso dos negociantes e proprietários estabelecidos em Paranaguá, os quais, segundo demonstra Cecília Maria Westphalen, mantinham estreitos laços com o Rio de Janeiro, desde as últimas décadas dos setecentos. De acordo com o minucioso levantamento feito pela autora, cerca de 60% dos valores exportados em 1801 pelo porto de Paranaguá eram destinados ao mercado fluminense, enquanto no mesmo período, 66% dos valores importados pela vila procediam daquela localidade.³⁰⁶

Taxados de “miseráveis dependentes” pelo capitão-general, os homens de negócio de Paranaguá valiam-se dos vínculos que conservavam com os influentes membros da elite mercantil carioca ao reportarem suas queixas às autoridades metropolitanas. Não por acaso, as representações lavradas pelos oficiais da vila contra os arbítrios do governador paulista tiveram desenlaces diversos de outras denúncias semelhantes dirigidas ao Conselho Ultramarino, como aquelas que, conforme analisamos linhas atrás, foram redigidas pelo pároco de São Sebastião.

É o que se depreende do parecer de julho de 1805, em que os procuradores régios apreciavam as acusações feitas meses antes pelo ouvidor de Paranaguá. Depois de examiná-las, os representantes da Coroa concluíam que, em sua administração, Franca e Horta havia negligenciado “princípios reconhecidos de que o comércio aumentava e florescia pela

³⁰⁶ Conforme Cecília Maria Westphalen, os negociantes de Paranaguá transportavam arroz, taboado e congonha para o Rio de Janeiro em pequenas sumacas que retornavam ao porto da vila carregadas com fazendas, algodão, sal, açúcar e ferragens (*Porto de Paranaguá, um sedutor*. Curitiba, PR: Secretaria de Estado da Cultura, 1998. p. 227).

franqueza e liberdade”³⁰⁷. Aludindo às restrições impostas à navegação costeira em São Paulo, os procuradores afirmavam que a autoridade conferida ao capitão-general “não se estendia a semelhantes inovações”, e que, portanto, as mesmas queixas deveriam ser levadas ao conhecimento do príncipe regente³⁰⁸. Da mesma forma, não passaria despercebida aos membros do Conselho Ultramarino a representação de fevereiro de 1805, em que os camaristas censuravam o governador paulista por ter instaurado uma verdadeira “estrada franca aos monopólios dos comerciantes [...] de Santos”. Respondendo a essa denúncia, os procuradores régios expediram ordens em dezembro do mesmo ano exigindo esclarecimentos do governador paulista sobre o assunto.³⁰⁹

Em 23 de setembro de 1806, após ser comunicado dessa resolução, o capitão-general determinou que o juiz ordinário de Paranaguá, Francisco Leite de Moraes, e os oficiais Manuel José dos Anjos, Miguel da Cunha Vieira, Manuel Amaro de Miranda e José Xavier de Oliveira fossem transferidos imediatamente para a vila de Santos³¹⁰. Em seguida, “por bem do Real Serviço”, Franca e Horta instruiu o juiz de fora santista Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva para que cada um dos subscritores da representação fosse inquirido quanto aos seguintes tópicos:

1º Que lugar servia na câmara de Paranaguá em fevereiro de 1805, quando aquela câmara deu conta a S. A. R. contra o atual governador e capitão-general desta capitania por obstar a que os gêneros daquela vila próprios para as cargas dos navios, que se dirigem em direitura ao Reino, possam ser exportados desta capitania, sem aportarem a Santos?

2º Se foi efetivamente ele quem fez a referida conta e assinou?

3º Se o fez de sua livre vontade, ou solicitado por alguma pessoa, e quem foi, que o solicitou?

4º Se é lavrador dos gêneros compreendidos na proibição, qual é a sua quantidade, e se se julga prejudicado em consequência da referida ordem?

5º Por que preços foram vendidos na praça de Santos os gêneros contemplados no Edital, como são açúcar, arroz, café, aguardente, desde o princípio do atual governo até o presente, e por que preços correram nos seis anos do governo precedente?

6º Se o tributo do Cruzado do sal imposto na câmara de Paranaguá é ou não anterior ao governo atual?

³⁰⁷ Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do ouvidor de Paranaguá relativa à Ordem do governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Antônio José da Franca e Horta) expedida em 22 de junho de 1803 proibindo a exportação dos gêneros entre portos da capitania, sendo apenas levados para o Reino, diretamente ou com escala por Santos (...). 08/07/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 58, doc. 4371.

³⁰⁸ Ibidem, doc. 4371.

³⁰⁹ Representação dos oficiais da Câmara da vila de Paranaguá ao (Príncipe Regente D. João), expondo as dificuldades que tinham para desenvolver o seu comércio (...). 02/02/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 57, doc. 4296.

³¹⁰ Ofício para o Juiz de Fora da vila de Santos [interrogatório de pessoas a respeito de denúncia da câmara de Paranaguá contra o governador]. 23/09/1806. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 92-93.

7º Se no tempo do atual governo tem diminuído, ou aumentado, a cultura dos referidos gêneros, confrontada com a dos governos precedentes?

8º Se os gêneros que vêm da Europa, como Sal, molhados, tecidos, ferragens etc. têm aumentado ou diminuído de preço no tempo do atual governo, em comparação do que tinham do tempo dos governos anteriores?

9º Qual é o negociante, ou negociantes, que fazem monopólios nesta vila de Santos, ou vexam os lavradores, ou negociantes dos referidos gêneros, assistentes em Paranaguá, ou vilas circunvizinhas?

10º Se havendo alguns que os tenha feito, aquela câmara o tem representado ao atual governador para haver de obviá-los?³¹¹

A fim de confrontar os depoimentos formulados pelas autoridades de Paranaguá, o juiz de fora deveria intimar alguns “negociantes de probidade” para que também respondessem às acusações sobre a existência de grupos monopolistas na vila de Santos. Assim, Franca e Horta recomendava ao juiz Antônio Carlos que, sobre esse assunto, fossem preferencialmente indagados João Xavier da Costa Aguiar e Caetano José da Silva, bem como os administradores da Companhia do Alto Douro em São Paulo, Bento Thomas Vianna e José Antônio Vieira de Carvalho.³¹²

Com essa medida, o governador colocava em prática aquilo que Alberto Sousa definiu como “um plano de defesa arquitetado com magistral habilidade”, pois, ao recorrer ao testemunho dos “mais acreditados” homens de negócio da capitania, o governador buscava atestar a inconsistência das denúncias feitas pelos oficiais de Paranaguá³¹³, tentando escamotear as relações entre suas medidas e interesses de membros da companhia duriense em São Paulo e no Porto. Ademais, importa realçar que os três últimos nomes indicados para o interrogatório já haviam sido reputados pelo capitão-general entre os mais “inteligentes” negociantes de São Paulo, o que nos leva a inferir que, em seu “plano de defesa”, Franca e Horta contava com as bases de apoio que consolidara entre os membros da comunidade mercantil paulista, notadamente aqueles que foram diretamente beneficiados com a promulgação das disposições de junho de 1803.

Contudo, em ofício dirigido à Secretaria de Governo da Capitania, Antônio Carlos de Andrada negou-se a cumprir as ordens expressas pelo capitão-general, sem que antes tivesse em mão a provisão régia autorizando a abertura do inquérito contra os camaristas de Paranaguá. Advertindo que “para devassar casos não expressos nas Leis, requer-se especial

³¹¹ Ofício para o Juiz de Fora da vila de Santos [interrogatório de pessoas a respeito de denúncia da câmara de Paranaguá contra o governador]. 23/09/1806. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 92-93.

³¹² Ibidem, p. 93.

³¹³ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 453-454.

decreto”, o juiz de fora santista era enfático ao acusar a ilegalidade dos procedimentos determinados por Franca e Horta³¹⁴. Três dias depois, em 28 de setembro de 1806, o governador redarguia severamente o ofício de Antônio Carlos, afirmando que, caso “tivesse lido o meu ofício de vinte e três do corrente, com a devida reflexão, como devera, não se chegaria a persuadir de que eu o mandava devassar”³¹⁵. Sendo assim, por não se tratar de uma investigação rigorosa, Franca e Horta advertia que as instruções que havia transmitido ao juiz não prescindiam do consentimento prévio do príncipe regente e que, por isso, “nenhum destes procedimentos deixa de [...] se conformar com o que dispõem as Sábias Leis de Sua Alteza em Nome, e por Serviço de quem ordeno a Vossa Mercê”³¹⁶.

A este ofício, Antônio Carlos responderia ironicamente que, “em verdade, não sei que nome eu devesse dar ao conhecimento de crimes sem acusador, senão o de Devassa, nem outro merece a inquirição [...] a que V. Ex.^a me mandou proceder pelo seu ofício de 23 do corrente mês”³¹⁷. Irredutível em sua opinião, o juiz de fora declarava não dispor da competência necessária para “fazer perguntas a um Corpo, que foi de Câmara, sobre coisas que obrou como Corpo constituído, e muito menos a um Juiz Ordinário, que ainda agora o é, e eu não pode ser chamado a Juízo, durante o tempo que é Juiz”³¹⁸. Em seguida, o magistrado santista concluía a sua argumentação de forma categórica:

Só por comissão pois é que posso fazer o que V. Ex.^a me Ordena; *mas é preciso que quem mande tenha poder para isto*. [...] À vista disso creio ser de indispensável necessidade comunicar-me V. Ex.^a a Ordem de Sua Alteza Real que manda este

³¹⁴ Ofício nº 2. 25/09/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa, entre outros os dos seus conflitos com o Governador e Capitão General da Capitania de S. Paulo Antônio José da Franca e Horta; colhidos naquele Archivo. [S. l.: s.n.], 1933. fl. 8. Na década de 1920, o médico e historiador paranaense Moisés Marcondes de Oliveira e Sá visitou os acervos da Biblioteca Nacional de Lisboa e do Arquivo Histórico Ultramarino de Portugal, onde se dedicou à compilação dos diversos documentos até então inéditos relativos ao embate entre o governador paulista e a família Andrada. Em 1933, um exemplar datilografado de todas as fontes reunidas por Moisés Marcondes foi oferecido por sua viúva ao então diretor do Museu Paulista, Afonso d’Escagnolle Taunay. Finalmente, depois de quase uma década, a documentação transcrita por Marcondes foi analisada detidamente no ensaio “Novos Documentos Andradinos”, publicado por Taunay em um dos tomos dos *Anais do Museu Paulista*. Em seu texto, Taunay não deixava de assinalar a relevância dos registros encontrados e transcritos pelo “douto e cavalheiroso Moisés Marcondes”, os quais “dão-nos muitos bosquejos preciosos para essa história ainda tão rudimentarmente estudada entre nós: a dos costumes” (TAUNAY, Afonso d’Escagnolle. *Novos documentos andradinos. Anais do Museu Paulista*, São Paulo, tomo X, p. 176, 1941).

³¹⁵ Ofício nº 3. 28/09/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls.8-9.

³¹⁶ Ofício nº 3. 28/09/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 9.

³¹⁷ Ofício nº 4. 30/09/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 9.

³¹⁸ Ofício nº 4. 30/09/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 9.

procedimento, a não se querer principiar com nulidade; mormente no caso atual em que há risco de fechar-se com o medo destas perseguições, ao Povo que julga verdadeira, ou falsamente gravado o justo recurso de queixar-se ao Príncipe, Pai Comum de todos.³¹⁹

Diante da recusa reiterada do juiz de fora em executar as ordens fixadas, o governador paulista – que na ocasião encontrava-se alojado na vila de Santos – mandou chamá-lo à sua presença com o intuito de lavrar um auto “de desobediência formal para ser remetido a Sua Alteza Real”. Atendendo à intimação, Antônio Carlos foi interpelado se reconhecia a autoridade de Franca e Horta enquanto “representante soberano e regedor da Justiça” na capitania³²⁰. Depois de responder positivamente todas as questões que lhe foram submetidas, o juiz foi advertido de que, caso descumprisse outra determinação do capitão-general, seria imediatamente reputado como “cabeça de sedição”.³²¹

Longe de pôr termo à dissensão, essa última sentença não apenas acirrou o antagonismo entre o capitão-general e o juiz de fora santista, como também foi suficiente para mobilizar os demais integrantes da influente família Andrada contra Antônio José da Franca e Horta. Com efeito, poucos dias após a autuação, os pormenores da contenda foram levados ao conhecimento do príncipe regente, por meio de uma súplica lavrada em nome do juiz Antônio Carlos e de seus irmãos José Bonifácio, Martim Francisco Ribeiro e Francisco Eugênio, além da matriarca do clã, D. Maria Bárbara da Silva. Por seu turno, antes de discorrerem acerca dos “despóticos caprichos” infligidos por Franca e Horta a alguns membros da família, os signatários teciam duras críticas ao modo como ele conduzia a administração da capitania de São Paulo:

Este homem, que nasceu para fazer desgraçada uma capitania a mais fiel à Coroa de V. A. R., como sempre mostrou, e muito principalmente na faustíssima aclamação do Senhor Rei D. João IV, e a quem Portugal deve o descobrimento e povoação de quase todo o interior do Brasil; *em todo o tempo do seu desastroso governo tem sido o maior flagelo daqueles povos*. Em vez de os governar com carinho e amor, com que V. A. R. sabe felicitar os seus Vassalos, *as bases da sua autoridade têm sido o terror, a dureza, a injustiça, e o vilipêndio*. Ele tem já esgotado a paciência dos povos, e os tem tornado de pacíficos e contentes em desesperados e infelizes.³²²

³¹⁹ SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 9. Grifos nossos.

³²⁰ Auto que mandou fazer o Ilustríssimo e Excelentíssimo Governador e Capitão-general da Capitania de São Paulo [...] 01/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 9-10.

³²¹ Auto que mandou fazer o Ilustríssimo e Excelentíssimo Governador e Capitão-general da Capitania de São Paulo [...] 01/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 10.

³²² Súplica de D. Maria Barbara da Silva, viúva do coronel Bonifácio José de Andrada, e seus filhos [...]. 06/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 1-3. Grifos nossos.

Constantemente “oprimida e enxovalhada” pelo capitão-general, a família Andrada figurava na opinião dos suplicantes entre as principais “vítimas” do seu “desastroso” governo. Como prova disso, aludiam ao primeiro dos muitos insultos cometidos por Franca e Horta, quando, em 1805, Martim Francisco Ribeiro, na época diretor-geral das Minas e Matas de São Paulo, foi constrangido pelo governador a entregar todos os diários de campo e as amostras de plantas e sementes colhidas durante a expedição mineralógica que havia empreendido no interior da capitania. Julgando essa determinação improcedente e recusando-se formalmente a ceder parte dos artigos solicitados, Martim Francisco, em agosto de 1806, foi intimado a comparecer perante o capitão-general, ocasião em que foi ameaçado de prisão depois de ser “severamente repreendido” e “tratado de insubordinado”.³²³

Ademais, os requerentes também se queixavam da perseguição perpetrada contra o mais novo dos irmãos Andrada, Francisco Eugênio, negociante e proprietário de engenhos de açúcar, e seu sobrinho, João Feliciano da Costa Aguiar, filho do coronel Francisco Xavier da Costa Aguiar, um dos mais conceituados homens de negócio da vila de Santos³²⁴. Conforme apontavam, em um ato de “vingança, despotismo e sanha” e desprezando a “antiga nobreza, comportamento e serviços” dos envolvidos, Franca e Horta mandou prender ambos para que assentassem praça como soldados rasos. Diante disso, Francisco Eugênio e João Feliciano foram “forçados a cair no erro desculpável de desertarem”.³²⁵

Entretanto, de acordo com os signatários, a série de “abusos” praticados pelo capitão-general atingiria o seu ápice em setembro de 1806, quando o juiz de fora Antônio Carlos constatou o “desacerto e ilegalidade” da devassa cuja execução havia sido ordenado a conduzir contra o juiz ordinário e os camaristas paranaguenses. Reconhecendo o “vexame que sofriam os povos [de Paranaguá] de não poderem vender os seus gêneros nas praças do Rio de Janeiro e Bahia, e serem forçados a trazer a Santos para os entregarem a atravessadores patrocinados” pelo governador paulista, Antônio Carlos negou-se a dar prosseguimento ao

³²³ Súplica de D. Maria Barbara da Silva, viúva do coronel Bonifácio José de Andrada, e seus filhos [...]. 06/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 2.

³²⁴ SILVA, Maria Beatriz Nizza da. Estilo de vida de um negociante. In: _____. *Cultura no Brasil colônia*. Petrópolis: Vozes, 1981. p. 44-67. A trajetória de Francisco Xavier da Costa Aguiar, incluindo os laços de parentesco e negócios que mantinha com a família Andrada será examinada detalhadamente nas páginas seguintes.

³²⁵ Súplica de D. Maria Barbara da Silva, viúva do coronel Bonifácio José de Andrada, e seus filhos [...]. 06/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 2.

processo, razão que o levou a ser “insultado, interrogado e autuado por um modo tão despótico quanto risível”.³²⁶

Por fim, depois de elencadas as “ofensas” suportadas pela família Andrada, os subscritores encerravam a súplica dirigida ao monarca com um apelo especial:

Confiados pois no Magnânimo e Pio Coração de Vossa Alteza Real, esperam de certo proteção e amparo; e portanto *pedem os Suplicantes a Vossa Alteza Real se digne Livrar os povos da Sua Capitania de São Paulo de um tal Governador, mandando-o logo recolher à Corte*; e se compadeça outrossim da injúria e vilipêndio de toda a família dos Suplicantes, desafrontando-a do modo que parecer ao piedoso coração de Vossa Alteza Real, de quem esperam todo o remédio, e providências [...].³²⁷

Ao que tudo indica, Antônio José da Franca e Horta não ignorava a gravidade das acusações formuladas por seus adversários, pois, em carta dirigida ao príncipe regente em dezembro de 1806, o capitão-general preocupou-se em esclarecer os motivos que o levaram a concentrar as exportações na vila santista³²⁸. De acordo com o arrazoado apresentado, meses antes de assumir o governo da capitania, o Conselho Ultramarino teria transmitido instruções para que “com o maior zelo e cuidado” fossem tomadas as devidas providências para “florescer o comércio direto do referido porto com os do Reino”. Nesse sentido, em posse dessas recomendações, Franca e Horta julgou-se “autorizado para lançar mão de todos aqueles meios que fossem apropriados para obter o desejado fim”.³²⁹

Em seguida, o governador era terminante em afirmar que, sem as medidas proibitivas de 22 de junho de 1803, “frustrar-se-ia a vinda dos navios do Reino ao porto de Santos, não achando ali com que carregar, e ficaria o referido porto em total descrédito”³³⁰. Assim, graças às suas determinações, “logo nos primeiros anos do [...] governo carregaram três, e sete e oito [embarcações] nos anos seguintes; chegando mesmo a vir navios da cidade do Porto a

³²⁶ Súplica de D. Maria Barbara da Silva, viúva do coronel Bonifácio José de Andrada, e seus filhos [...]. 06/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 2.

³²⁷ Súplica de D. Maria Barbara da Silva, viúva do coronel Bonifácio José de Andrada, e seus filhos [...]. 06/10/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 2-3. Grifos nossos.

³²⁸ Carta do governador e capitão-general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente (...). 15/12/1806. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, doc. 1281.

³²⁹ Carta do governador e capitão-general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente (...). 15/12/1806. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, doc.1281.

³³⁰ *Ibidem*, doc. 1281.

carregar em o porto de Santos, quando tal não acontecia nos governos anteriores”³³¹. Por fim, respondendo as denúncias emitidas pelos oficiais da vila de Paranaguá, Franca e Horta reforçava que as suas disposições sempre estiveram em inteira conformidade com as instruções régias, e que “tendo com efeito participado [...] o meio, que adotei para adiantar, e fazer florescer o Comércio direto de Santos para o Reino, da qual se queixam os recorrentes, nenhuma resolução tive até agora em contrário e em consequência devia justamente concluir que havia sido da Real Aprovação de V.A.”³³².

Ainda em sua defesa, o capitão-general expediria um ofício ao príncipe regente em que demonstrava todo o “desagrado” causado pelo “escandaloso comportamento que o juiz de fora da vila de Santos e seu irmão Martim Francisco [...] têm praticado”³³³. Assim, em pouco mais de duas páginas, Franca e Horta recapitulou os principais incidentes que o teriam levado a se indispor contra os irmãos santistas, desde a “irrefragável altivez e insubordinação” do juiz Antônio Carlos, o qual, “servindo-se de frívolo e subterfugioso pretexto”, recusou-se a inquirir os oficiais de Paranaguá, até a “vergonhosa” deserção de Francisco Eugênio do posto de soldado no regimento de Infantaria de Linha.³³⁴

Aproveitando-se da ocasião, o governador também endereçaria ao visconde de Anadia a sua versão dos recentes acontecimentos envolvendo os Andrada. Por seu turno, “com a mais escrupulosa exatidão”, Franca e Horta não poupou detalhes em relatar as “desordens praticadas pela família de José Bonifácio”, pois, conforme fazia questão de salientar ao secretário dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, “só a V. Ex.^a os devia participar, tanto por ser V. Ex.^a a quem devo o vir despachado para este Governo, como por continuar no sistema que me propus de informar à V. Ex.^a de todos os acontecimentos desta Capitania”³³⁵. Nesse sentido, recorrendo aos préstimos do ministro português, o capitão-general apresentava a sua *Exposição fiel de todos os fatos particulares que têm praticado*

³³¹ Carta do governador e capitão-general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente (...). 15/12/1806. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, doc.1281.

³³² Ibidem, doc. 1281.

³³³ Ofício a Sua Alteza Real, o Príncipe Regente [...]. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 5-7.

³³⁴ Ofício a Sua Alteza Real, o Príncipe Regente [...]. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 6.

³³⁵ Ofício ao Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Visconde de Anadia [...]. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 17.

*comigo Martim Francisco Ribeiro de Andrada, e seu irmão Antônio Carlos, juiz de fora da vila de Santos e outros.*³³⁶

No início de sua exposição, Franca e Horta recordava a cordialidade que havia dispensado em seus primeiros contatos com os Andrada, afirmando que “logo que cheguei a esta capitania, distingui, e patrocinei a família de José Bonifácio, visitando, e obsequiando publicamente a sua mãe, e patrocinando a todos os seus parentes”³³⁷. Ainda conforme o capitão-general, Martim Francisco destacava-se entre os membros da família com quem mais simpatizara, a quem teria tratado “mais como amigo que como súdito, franqueando-lhe com todo gosto a minha casa e mesa, porque o conceituava homem de juízo, pelo caráter de honra, e humanidade que afetava”³³⁸. No entanto, a relação amigável que principiara com Martim Francisco findou logo em seguida, quando o seu amigo e “protegido” Ignácio Gomes Midões, praticante de cirurgia do Hospital Militar de São Paulo, foi impedido pelo governador de ocupar o lugar de cirurgião-mor da Legião de Voluntários. Após o ocorrido, Martim Francisco passou a “inquietar o sossego público com seus discursos”, além de faltar ao “respeito e obediência devida” ao governador da capitania.³³⁹

Em um tom ainda menos lisonjeiro, Franca e Horta passava a minuciar as origens dos desentendimentos que tivera com Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, a quem se referia como

³³⁶ Exposição fiel de todos os fatos particulares que tem praticado comigo Martim Francisco Ribeiro de Andrada, e seu irmão Antônio, juiz de Fora da vila de Santos, e outros. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 18.

³³⁷ Exposição fiel de todos os fatos particulares que tem praticado comigo Martim Francisco Ribeiro de Andrada, e seu irmão Antônio, juiz de Fora da vila de Santos, e outros. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 18.

³³⁸ Exposição fiel de todos os fatos particulares que tem praticado comigo Martim Francisco Ribeiro de Andrada, e seu irmão Antônio, juiz de Fora da vila de Santos, e outros. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 18.

³³⁹ Conforme assinalava o capitão general paulista, “Martim Francisco tem um gênio vivo, e alguns conhecimentos bem que pouco profundos, mas havendo decorado certas frases sentenciosas, e afetando nas suas maneiras um modo meigo, quase geral em todos os Americanos, facilmente concilia amizades, que ele sabe, ou finge cultivar em quanto vê lisonjeado o seu amor próprio; porém uma vez contraditado imediatamente se desordena convertendo em ódio as antigas condescendências, e praticando uma torrente de ações ridículas, que bem deixam ver o seu egoísmo, e a falta de prudência que ainda tem para viver no Mundo, vindo portanto a ser um ingrato da classe daqueles a quem o menor vapor faz esquecer de milhares de benefícios recebidos, como mostrou comigo logo que viu preterido o mencionado Midões, entregando-se com tanta paixão e desacordo ao seu ressentimento que se não envergonhou de faltar aos Cortejos públicos devidos à pessoa do General” (Exposição fiel de todos os fatos particulares que tem praticado comigo Martim Francisco Ribeiro de Andrada, e seu irmão Antônio, juiz de Fora da vila de Santos, e outros. 15/01/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 20).

“insultante, temerário e sedicioso”. De acordo com a descrição apresentada pelo capitão-general, a atuação do juiz de fora de Santos por desobediência formal teria sido o procedimento mais adequado que encontrara para fazê-lo respeitar a autoridade que havia deliberadamente “ignorado” no instante em que se recusara a inquirir os camaristas de Paranaguá.

Com o propósito de validar tais alegações, o governador encaminhava ao visconde de Anadia alguns testemunhos colhidos entre os mais “ilustres” paulistas, a exemplo do coronel do Regimento Miliciano de Cavalaria de Curitiba, José Vaz de Carvalho. Doutor formado pela Universidade de Coimbra e agraciado com o Hábito de Cristo em 1807, Vaz de Carvalho era um dos principais negociantes estabelecidos na cidade de São Paulo, atuando como arrematador dos rentáveis contratos da Contribuição Literária de Paranaguá e dos “Cubatões de Santos”³⁴⁰. Em seu depoimento, afirmava ter ouvido do juiz de fora santista “algumas palavras agravantes e escandalosas contra a reputação, e crédito do dito Excelentíssimo Senhor [Antônio José da Franca e Horta]”, o qual, por “sua regular conduta, retidão e público desinteresse com que governa os povos desta capitania não merece semelhantes ausências caluniosas, antes sim a maior atenção, amor respeito e obediência de todos os seus súditos”.³⁴¹

Além de Vaz de Carvalho, Franca e Horta também se valeu do apoio de seus tradicionais aliados, os negociantes Caetano José da Silva e Bento Thomas Vianna. Na declaração apensa à exposição dirigida ao ministro português, José da Silva admitia ser íntimo de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada desde os “princípios antes de ir para Coimbra”, mas, tão logo soubera das “imprudentes insinuações” feitas por ele e toda a sua família contra o governador, passou a “abominar” a sua amizade, “respeitando-o só como juiz de fora”³⁴². Da

³⁴⁰ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 200. Conforme a autora, “assim que ingressou nas milícias, José Vaz de Carvalho fardou uma companhia à sua custa e logo que se tornou coronel, organizou, fardou e forneceu instrumentos para a banda de música do regimento; teria ainda feito consideráveis donativos para a criação do Hospital dos Lázaros de São Paulo, para a reedificação da Igreja da Misericórdia, para a construção das pontes do Piques e de Santana, da cidade de São Paulo, além do encanamento da cais de Santos (Ibidem, p. 206-207). Sobre a atuação de Vaz de Carvalho na arrematação dos contratos régios ver: ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros. *José Vaz de Carvalho, contratador da capitania de São Paulo*. In: SIMPÓSIO DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA, 4., 2008, São Paulo. *Anais...* São Paulo: USP, Unicamp, ABHE, 2008.

³⁴¹ Atestado de José Vaz de Carvalho [...]. 26/11/1806. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 28-29.

³⁴² Carta de Caetano José da Silva para o Ilmo. e Exmo. Senhor Antônio José da Franca e Horta [...]. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fls. 29-30.

mesma forma, em conformidade aos demais depoimentos reunidos pelo capitão-general paulista, Thomas Vianna afirmava “não entender, assim como outros nesta [capitania], ao mesmo Juiz por tão desbocado”.³⁴³

Contudo, nos meses seguintes, os esforços despendidos por Franca e Horta revelaram-se incapazes de persuadir as autoridades de Lisboa acerca da lisura de sua conduta como governador da capitania de São Paulo. Com efeito, em maio de 1807, o capitão-general foi surpreendido com a provisão régia expedida no final do ano anterior, na qual o príncipe regente e seus conselheiros acolhiam as acusações lavradas pelos camaristas de Paranaguá relativas à “tão extraordinária e ilegal medida” adotada em junho de 1803³⁴⁴. Contestando as alegações feitas por Franca e Horta de que tais determinações sempre estiveram em conformidade com as instruções que recebera da Coroa, os subscritores da provisão concluíam que não havia sido transmitida “ordem alguma que legitimasse o [...] despótico procedimento, o qual contraria o comércio desta capitania”, e que por isso era imprescindível que “*tudo fosse restituído ao seu antigo estado nesta matéria*”.³⁴⁵

Depois de receber ordens tão explícitas, restava a Franca e Horta senão cumprir imediatamente as régias orientações. Assim, em 5 de junho de 1807, o governador despachou uma circular ao juiz da alfândega de Santos e a todos os comandantes das vilas litorâneas de São Paulo, comunicando que:

Havendo S. A. R. deliberado por sua ulterior resolução *se conserve franca a exportação dos efeitos desta capitania para todas as mais do Estado do Brasil, ordeno portanto a Vossa Mercês, os deixe exportar do porto do seu comando, não obstante as ordens anteriores em contrário que todas por esta derrogo para que fiquem em vigor algum [...]*.³⁴⁶

Poucos dias após a revogação das disposições que concentraram o comércio de cabotagem paulista por quase quatro anos, outra resolução desfavorável ao capitão-general foi expedida pela Coroa. Nela, “tomando em consideração a representação junta de D. Maria

³⁴³ Artigo de uma carta do capitão-mor Bento Thomas Vianna. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa...*, cit., fls. 30-31.

³⁴⁴ [Provisão régia ao governo e capitão-general de São Paulo] (...). 27/10/1806. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1322 (anexo).

³⁴⁵ Ibidem, doc. 1322 (anexo). Grifos nossos.

³⁴⁶ Ofício para os Comandantes das vilas da marinha. 05/06/1807. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 145; e Ofício para o Juiz da Alfândega de Santos. 05/06/1807. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 146. Grifos nossos.

Barbara da Silva e de seus filhos, que se queixam do governador de São Paulo”, o príncipe regente participava ao visconde de Anadia a sua decisão de absolver Francisco Eugênio Andrada e João Feliciano Aguiar dos crimes de deserção³⁴⁷. Ademais, D. João declarava que já estava a par das “irregularidades” praticadas por Antônio José da Franca e Horta e que, por isso, ordenava a sua imediata “*remoção para sossego daqueles povos, e prevenir sucessos desagradáveis*”.³⁴⁸

Assim, o conflito que se estendeu por meses entre o governador e seus principais opositores chegava ao seu termo com a decisão régia de invalidar as medidas instauradas atinentes à navegação mercante paulista e a destituição de Franca e Horta do posto de capitão-general. No entanto, apesar da importância irreduzível que o episódio assume para a compreensão do intrincado arranjo de interesses que permeavam a prática política e os negócios em São Paulo no período, os escassos estudos que trataram da controvérsia pouco se detiveram na elucidação de seus significados mais profundos.

Exemplo disso é a descrição formulada por Alberto Sousa na monumental obra *Os Andradas*³⁴⁹. Publicado durante as celebrações do centenário da Independência, sob os auspícios da Câmara Municipal de Santos, o trabalho de Sousa divide-se em três volumes dedicados à exposição dos principais acontecimentos que marcaram a trajetória pessoal, acadêmica e política do “patriarca” José Bonifácio de Andrada e de seus irmãos, Antônio Carlos e Martim Francisco. Nessa perspectiva, Alberto Sousa refere-se ao embate entre o juiz de fora de Santos e o governador paulista como expressão da “incompatibilidade radical de princípios e de doutrinas” que desde então já polarizava o “espírito renovador” característico dos Andrada e a postura “retrógrada” típica de um representante da metrópole portuguesa³⁵⁰. Assim, o autor traça o perfil das personagens de modo que cada uma delas pareça encarnar em

³⁴⁷ Resolução do Príncipe Regente (...). 17/06/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 13.

³⁴⁸ Resolução do Príncipe Regente (...). 17/06/1807. In: SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e, *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes*, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa..., cit., fl. 13. Grifos nossos.

³⁴⁹ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit.

³⁵⁰ SOUSA, Alberto, op. cit., v. 1, p. 447. Em linhas gerais, as observações elaboradas por Alberto Sousa foram recuperadas anos mais tarde por Afonso d'Escagnolle Taunay (Novos documentos andradinos, op. cit., p. 167-219) e pelo diplomata José Bonifácio de Andrada, no discurso que proferiu em 1945 na sede do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), por ocasião das celebrações do centenário da morte de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada. No mesmo ano, o texto do discurso foi publicado (SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Antônio Carlos. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 189, p. 3-12, out./dez. 1945).

si as opiniões “divergentes” que culminariam anos mais tarde na proclamação da Independência:

[Antônio José da Franca e Horta] era um verdadeiro, um genuíno representante dos ideais políticos do passado, a personificação típica do absolutismo governamental, o defensor inabalável da ordem antiga, não permitindo nem relevando desrespeitosos ataques de quem quer que fosse contra as tradições estabelecidas. O jovem Andrada, ao contrário, sentia dentro d'alma o tumultuoso reverter das novas aspirações derramadas pelo mundo; e no expô-las e defendê-las, com o ardor proselítico próprio de sua organização moral, não usava publicamente das cautelas recomendáveis em que exercia não pequena parcela de autoridade oficial na engrenagem da administração da capitania. *Um era o passado, com todas as suas tendências autoritaristas; outro era o futuro, que se aprestava para as próximas campanhas em nome da Liberdade.*³⁵¹

De outra parte, ao biografar José Bonifácio em sua coleção *História dos fundadores do Império do Brasil*, Octávio Tarquínio de Sousa reporta-se à polêmica entre o juiz de fora santista e o capitão-general de São Paulo, a partir de outro prisma. Sem se deter nas circunstâncias que motivaram o incidente, o autor destaca o seu desenlace com o único propósito de reiterar a grande “influência e valimento de José Bonifácio junto ao governo português”. Em suas palavras:

José Bonifácio estava havia vinte e quatro anos ausente do Brasil, de onde partira simples estudante. Mas tornara-se personagem respeitada, que Franca e Horta temia embora brigando com os irmãos. *A prova da influência Andradina não tardou: o governador e capitão-general de São Paulo foi asperamente desautorado, seus atos anulados, ordenada a partida do seu sucessor.*³⁵²

A despeito das particularidades de cada uma das abordagens, os trabalhos de Alberto Sousa e Octávio Tarquínio assemelham-se, à medida que apresentam a polêmica instaurada entre os Andrada e o governador Franca e Horta como evento descolado de suas dimensões políticas e econômicas mais abrangentes. Por seu turno, à luz da documentação examinada nas páginas anteriores, novos significados emergem do episódio, permitindo-nos inscrever a arrastada contenda no âmbito das disputas e alianças forjadas entre negociantes e representantes do poder real interessados na exploração da produção de gêneros e no lucrativo comércio paulista. Nesse sentido, da mesma forma como o reconhecimento dos nexos existentes entre o capitão-general Franca e Horta e os grupos mercantis estabelecidos na cidade do Porto e em Santos mostrou-se fulcral para um melhor entendimento dos aspectos

³⁵¹ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 446-447. Grifos nossos.

³⁵² SOUSA, Octávio Tarquínio de. *José Bonifácio*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1972. p. 46-47. (*História dos Fundadores do Império do Brasil*. Coleção Documentos brasileiros, 51).

que fundamentaram a adoção das medidas restritivas de junho de 1803, acreditamos ser indispensável apurarmos quais interesses particulares vinculavam-se à prestigiosa família Andrada. Sendo assim, para que possamos avançar a esse respeito, é forçoso recuar no tempo, até a segunda metade do século XVIII, época em que Bonifácio José consolidou-se entre os homens mais ricos de São Paulo.

Nascido na vila santista em 1726, Bonifácio José de Andrada exerceu ao longo da sua vida inúmeras funções na administração da capitania, destacando-se nos cargos de fiscal da Intendência das Minas de Paranapanema (1746), almoxarife da Fazenda Real de Santos (1759-1764) e escrivão da Junta Real da Fazenda de São Paulo (1768-1772)³⁵³. Capitão de Infantaria Auxiliar da praça de Santos desde 1766, Bonifácio José foi promovido a coronel do Estado Maior do Regimento de Dragões Auxiliares da capitania em 1777, pelo então governador Martim Lopes Lobo de Saldanha³⁵⁴. Ao longo desse período, o chefe do clã Andrada também atuou em diversos ramos de negócio, como na arrematação dos contratos do subsídio literário (1765) e das passagens do Cubatão e do Rio Mogi do Pilar por dois triênios, decorridos entre 1781 e 1786³⁵⁵. Ademais, Bonifácio José dedicava-se à produção de gêneros como açúcar, café, arroz, farinha e aguardente, os quais, ao serem comercializados “a preços remuneradores”, fizeram dele o dono da segunda maior fortuna de Santos, em 1765.³⁵⁶

Desfrutando de posição privilegiada entre as mais ricas famílias da região, os Andrada ampliariam ainda mais a sua esfera de influência a partir do estabelecimento de laços de parentesco com outros prósperos negociantes radicados em Santos, e até mesmo no Rio de Janeiro. Nesse sentido, notabilizavam-se os vínculos familiares e de negócio firmados com Francisco Xavier da Costa Aguiar. Natural de Penela, bispado de Coimbra, Francisco Xavier veio para a vila santista acompanhado da família, casando-se em 1784 com Bárbara Joaquina, uma das três filhas de Bonifácio José³⁵⁷. Em sociedade com o sogro, angariou prestígio perante os demais membros da comunidade mercantil paulista da época, distinguindo-se na exportação dos gêneros produzidos no planalto da capitania para outras regiões da colônia e

³⁵³ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 291.

³⁵⁴ Ibidem, p. 292.

³⁵⁵ Ibidem, p. 292; e MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 93.

³⁵⁶ SOUSA, Alberto, op. cit., p. 289. Conforme já mencionamos anteriormente, em 1765, a fortuna amealhada por Bonifácio José de Andrada era estimada em 8:000\$000 réis, superada apenas pelo cabedal acumulado por João Ferreira de Oliveira, sargento-mor de ordenanças santista, com um patrimônio avaliado em 16:000\$000 réis.

³⁵⁷ SILVA, Maria Beatriz Nizza da, *Estilo de vida de um negociante*, cit., p. 48.

para o Reino, além de ocupar os postos de capitão de ordenanças de Santos em 1797 e de coronel agregado ao Regimento de Milícias da mesma vila em 1801.³⁵⁸

Da mesma forma, segundo as indicações feitas por José da Costa Sobrinho e Alberto Sousa, assume significativa importância a estreita ligação que os Andrada mantiveram com os Carneiro Leão do Rio de Janeiro. Provavelmente originada da convergência de interesses mercantis, a afinidade entre ambas as famílias levaria o casal Brás Carneiro Leão e D. Ana Francisca Rosa Maciel da Costa a aceitar o convite para batizar dois filhos de Bonifácio José. Eram eles: Úrsula Andrada e Francisco Eugênio, um dos envolvidos na controvérsia criada anos mais tarde entre o irmão Antônio Carlos e o governador de São Paulo.³⁵⁹

Assim, tendo em vista as redes de negócio e de parentesco que articulavam a família Andrada com importantes grupos mercantis dentro e fora da capitania paulista, torna-se pertinente supor que o antagonismo estabelecido entre os seus integrantes e o capitão-general expressava o descontentamento dos negociantes atingidos pelas determinações que impediam o livre comércio marítimo com as demais partes da colônia. Nessa perspectiva, quando se recusou a dar prosseguimento ao inquérito das autoridades de Paranaguá, o juiz de fora Antônio Carlos certamente tinha em conta os interesses particulares dos grupos associados à sua família, notadamente Brás Carneiro Leão que, conforme sublinhamos linhas atrás, era reconhecido pelo próprio governador como um dos negociantes que mais lucravam com o comércio de cabotagem paulista.

Por outro lado, se o desfecho do embate contra o governador paulista foi favorável aos Andrada graças à articulação de seus poderosos aliados, não podemos subestimar a influência de que dispunham os grupos coligados a Antônio José da Franca e Horta, dentre os quais se sobressaíam alguns membros da Companhia do Alto Douro e até mesmo o ministro dos

³⁵⁸ SILVA, Maria Beatriz Nizza da, *Estilo de vida de um negociante*, cit., p. 53. De acordo com Ana Paula Medici, Francisco Xavier “contribuiu com donativos para a construção da estrada que ligaria Santos a Cubatão, doou 2:200\$000 réis para acudir às urgências do Estado em 1804 e, no ano seguinte, transferiu para a Real Fazenda uma dívida ativa de 100\$000 réis, devida por negociante de Lisboa, também a título de donativo voluntário. Negociante bem estabelecido, vassalo fiel, com crédito junto à Real Fazenda, solicitou em 1807 a graça do Hábito da Ordem de Cristo” (*Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 219).

³⁵⁹ SILVA SOBRINHO, José da Costa e, *Santos noutros tempos*, cit., p. 43-44; e SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 320-321. Ainda moço, Francisco Eugênio de Andrada assumiu parte dos negócios da família, especialmente a exportação de açúcar e outros gêneros para o Rio de Janeiro e Bahia. Depois de viver até 1810 na companhia de sua mãe, Francisco Eugênio mudou-se para a cidade carioca, onde se estabeleceu como negociante. Em 1815 retornou para a vila natal, vindo a falecer três anos depois (*Ibidem*, v. 1, p. 321).

Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Com efeito, a capacidade de cooptação daqueles que conformavam a base de sustentação de Franca e Horta pode ser atestada ao observarmos que, mesmo depois de ordenada a remoção imediata em junho de 1807, o capitão-general manteve-se no exercício de suas funções até outubro de 1811.

Em texto já mencionado, Pizarro e Araújo relaciona a permanência de Franca e Horta no comando da capitania ao fato de que, na ocasião de sua nomeação, o sucessor Manuel Paes de Sande e Castro achava-se “embaraçado pelas dependências da sua casa e família”³⁶⁰. Por essa razão, o substituto de Franca e Horta teria adiado a sua partida para a América, a qual não chegou a se concretizar, em decorrência das “fatalidades sobrevindas a Portugal” em fins de 1807, quando as tropas napoleônicas já marchavam rumo a Lisboa.³⁶¹

Entretanto, mesmo depois do desembarque do príncipe regente e de sua comitiva no Rio de Janeiro em março de 1808, nenhuma disposição referente à destituição de Franca e Horta foi novamente expedida. Nesse sentido, é bem provável que a ausência de qualquer outra determinação dessa natureza tenha resultado dos novos acordos políticos firmados entre o príncipe regente, que naquela altura necessitava de todo o apoio possível para o restabelecimento da sede do império português em terras americanas, e os poderosos aliados do capitão-general paulista, que ainda se mostravam dispostos a lutar pela precedência de seus agentes na exploração do rentável comércio marítimo paulista. Não por acaso, entre os meses de junho e outubro de 1808, Antônio José da Franca e Horta permaneceu licenciado junto à Corte, retornando em seguida ao governo da capitania, sem que nenhum tipo de sanção ou penalidade lhe fosse aplicada por seus “despóticos procedimentos”.³⁶²

³⁶⁰ ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e, *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, cit., v. 8, p. 347. São escassas as informações disponíveis sobre a nomeação de Manuel Paes de Sande e Castro para o posto de capitão general de São Paulo. De acordo com as observações feitas por Pizarro e Araújo, a nomeação formal para o governo paulista teria ocorrido em dezembro de 1806. No entanto, em nossas pesquisas, o primeiro registro que faz menção a Sande e Castro como governador nomeado de São Paulo é o requerimento expedido em fevereiro de 1807, em que pedia “provisão para vencer, desde o dia de embarque, o ordenado do posto de governador e capitão-general da capitania de São Paulo” (Requerimento do governador nomeado para a capitania de São Paulo, Manuel Pais de Sande e Castro, por seu procurador Pedro Loreda, ao Príncipe Regente D. João (...).21/02/1807. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, doc. 4648).

³⁶¹ Em ofício dirigido às autoridades de Santos, o capitão general alertava que a falta “de notícias da Europa, donde há muito tempo não tem vindo Navios, faz que senão possa formar uma ideia aproximada de quando chegará o Ilmo. e Exmo. Sr. Manuel Paes de Sande e Castro, que me vem suceder no governo desta capitania” (Ofício para o doutor juiz de fora e câmara da vila de Santos. 18/12/1807. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 216-217).

³⁶² Durante a estada de Antônio José da Franca e Horta na Corte do Rio de Janeiro, a capitania de São Paulo foi governada interinamente pelo triunvirato formado pelo bispo D. Mateus de Abreu Pereira, o desembargador e ouvidor Miguel Antônio de Azevedo Veiga e o chefe de divisão da Armada Real e intendente da Marinha José Maria do Couto (MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo...*, cit., v. 1, p. 300).

Em outubro de 1811, no relatório elaborado para subsidiar a administração do recém-nomeado sucessor D. Luíz Teles da Silva, marquês de Alegrete, Franca e Horta conferia especial atenção ao conjunto de medidas que havia adotado com o propósito de incrementar o comércio de São Paulo, a partir do estímulo dado à navegação direta entre a capitania e o reino de Portugal³⁶³. Segundo o capitão-general, antes de suas instruções, “o comércio da vila de Santos era coisa muito insignificante”, pois este se assentava basicamente na cabotagem, “exportando para as diferentes capitanias desta América as produções do país a troco dos quais recebiam gêneros de que mais precisavam”.³⁶⁴

Em seguida, o governador referia-se aos esforços que despendeu para mudar “a face de semelhantes negociações que nenhuma energia podia dar ao Estado, nem influir na agricultura”, dentre os quais assinalava a iniciativa de oficiar aos deputados da Companhia do Alto Douro para que enviassem “vinhos ao porto de Santos”³⁶⁵. Em tom exultante, Franca e Horta informava que o “o sucesso coroou” o seu “desvelo”, “de maneira que no ano anterior às perturbações gerais do comércio tive a satisfação de ver sair do porto de Santos 15 navios carregados em direitura para a Europa, coisa então não presenciada”.³⁶⁶

Não obstante, se confrontados com os dados organizados no Quadro 4, os números apresentados pelo governador mostram-se inverossímeis, pois, em 1805, ano em que se observa o maior fluxo comercial entre Santos e Portugal, esse número não ultrapassa o total de oito embarcações. De qualquer modo, a despeito dessa imprecisão, as informações legadas por Franca e Horta ao marquês de Alegrete revelam a diligência desse governador em persuadir o seu sucessor acerca das vantagens à capitania, caso fossem preservados os procedimentos adotados, interpretados como reforço aos laços mercantis estabelecidos entre os negociantes do Porto e de São Paulo.

³⁶³ *Exposição minuciosa feita por Antônio José da Franca e Horta, governador e capitão-general da capitania de S. Paulo ao seu sucessor, o Marquês de Alegrete, sobre o estado dos Negócios concernentes à administração e governo da mesma capitania de S. Paulo.* 10/1811. Fundação Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos, Loc.: I-28, 29, 9, 26 fls.

³⁶⁴ *Ibidem*, fl. 15.

³⁶⁵ *Ibidem*, fl. 15.

³⁶⁶ *Ibidem*, fl. 15.

Quadro 4 – Embarcações despachadas pelo porto da vila de Santos com destino a Portugal (1803-1807)

Partida	Chegada	Embarcação	Proprietário	Escala	Destino
16/02/1803	01/07/1803	Navio Pensamento Ligeiro	-	Pernambuco	Lisboa
16/03/1803	04/10/1803	Corveta Nossa Senhora da Vitória	-	Pernambuco	Lisboa
25/06/1803	16/10/1803	Galera Astrea	-	-	Lisboa
16/04/1804	24/07/1804	Navio Pensamento Ligeiro	-	Pernambuco	Lisboa
16/04/1804	16/08/1804	Galera Alegria Constante	-	Pernambuco	Lisboa
-	26/10/1804	Galera Diana do Rio	-	-	Lisboa
30/12/1804	03/05/1805	Corveta Nossa Senhora da Vitória	-	-	Lisboa
16/01/1805	-	Bergantim Desejada Paz	-	-	Porto
07/03/1805	13/07/1805	Galera Astrea	-	-	Lisboa
07/03/1805	-	Bergantim Pastor	-	-	Figueira
13/03/1805	-	Galera Mentor	-	-	Porto
-	14/04/1805	Navio São Caetano	-	Rio de Janeiro	Lisboa
02/05/1805	30/07/1805	Navio Pensamento Ligeiro	-	-	Lisboa
20/05/1805	05/12/1805	Navio Princesa da Beira	-	-	Lisboa
04/11/1805	20/03/1806	Galera Boa Passagem e Lebre	-	-	Lisboa
04/03/1806	14/06/1806	Galera Carlota Divertida	-	-	Lisboa
-	28/09/1806	Navio Ânimo Grande	-	Pará	Lisboa
21/04/1806	11/01/1807	Bergantim Nossa Senhora da Conceição Minerva	-	Bahia	Lisboa
28/06/1806	-	Navio Correta Viagem	-	-	Lisboa
23/12/1806	-	Bergantim São João Diligente	-	-	Porto
-	06/03/1807	Corveta Nossa Senhora da Vitória	-	Pernambuco	Lisboa

09/03/1807	28/06/1807	Bergantim Espadarte	-	-	Lisboa
10/03/1807	-	Bergantim Lobos Unidos	-	-	Lisboa
16/03/1807	-	Navio Indiano	-	-	Lisboa
18/03/1807	12/06/1807	Bergantim São José Júpiter	-	-	Lisboa
-	17/08/1807	Navio José Correio da América	-	Espírito Santo	Lisboa
06/06/1807	27/09/1807	Bergantim Princesa do Brasil	-	-	Lisboa
06/06/1807	-	Galera Mentor	-	-	Porto

Fonte: FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, cit., p. 520-581; MATTOS, Renato de, *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo...*, cit., p. 161-165; *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*, doc. 946, 955, 979, 1044, 4154, 4280, 1104, 1118, 1126, 1151, 1168, 1202, 1231, 1237, 1257, 1288, 4656, 4657, 4659, 4670 e 4725; *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, docs. 946, 955; AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, doc. 979; AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, doc. 1044; AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, docs. 1104, 1118, 1126; AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, docs. 1151, 1168; AHU_ACL_CU_023, Cx. 26, docs. 1202; AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, docs. 1231, 1237, 1257; AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, doc. 1288; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 55, doc. 4154; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 56, doc. 4280; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, docs. 4656, 4657, 4659, 4670; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 62, doc. 4725

**CAPÍTULO 3 – A EMISSÃO DE PASSAPORTES E A
REGULAMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL (1808-1809)**

CAPÍTULO 3 – A EMISSÃO DE PASSAPORTES E A REGULAMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL (1808-1809)

3.1 Novos dispositivos, velhos embates

A transmigração da família real para o Rio de Janeiro impôs às autoridades instituídas o duplo desafio de garantir a sobrevivência de todo o império e transformar a antiga capital do Estado do Brasil na nova sede da Corte portuguesa. Conforme Maria de Fátima Gouvêa, entre as questões prementes suscitadas pelo episódio, evidenciam-se as relativas ao abastecimento da Corte recém-instalada e à reorganização do aparato burocrático indispensável ao pleno exercício da soberania do príncipe regente D. João, a partir do Centro-Sul brasileiro.³⁶⁷

Atendo-se à primeira dessas questões, Alcir Lenharo demonstrou como a ampliação da demanda por gêneros de primeira necessidade no Rio de Janeiro contribuiu para a consolidação das redes mercantis que interligavam a nova Corte às regiões produtoras do sul de Minas Gerais e de São Paulo³⁶⁸. Segundo o autor, “induzidos a ganhar as graças do regente”, muitos dos proprietários e negociantes dessas regiões concorreram para atender ao abastecimento da Corte assim que as ordens competentes foram despachadas pelas autoridades régias.³⁶⁹

Nas *Memórias para servir à história do reino do Brazil*³⁷⁰, Luiz Gonçalves dos Santos, o padre Perereca, relacionava o problema do abastecimento da cidade carioca entre as principais preocupações que afligiam o vice-rei Marcos de Noronha e Brito, conde dos Arcos, às vésperas da chegada do príncipe regente e de sua comitiva. De acordo com Gonçalves dos Santos, além das desapropriações dos imóveis destinados ao alojamento dos membros da Corte, o vice-rei desvelou-se por providenciar os mantimentos necessários, tão logo soube da proximidade do comboio que trazia a família real. Assim, em 14 de janeiro de 1808, o conde dos Arcos expediu:

³⁶⁷ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, *As bases institucionais da construção da unidade...*, cit.

³⁶⁸ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.

³⁶⁹ Ibidem, p. 33-35.

³⁷⁰ SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memorias para servir a historia do reino do Brazil*: divididas em tres epocas da felicidade, honra, e gloria, escriptas na Corte do Rio de Janeiro no anno de 1821, e offerecidas a S. Magestade El Rey Nosso Senhor D. João VI. Lisboa: Impressão Regia, 1825. 2 v.

[...] imediatamente correios para os governadores de Minas Gerais, e de São Paulo, dando-lhes a fausta e gratíssima notícia da próxima vinda de S. A. R., e rogando-lhes, que fizessem descer para esta Capital todos os víveres, que fosse possível conduzir-se [...].³⁷¹

Em 26 de janeiro seguinte, em observância das instruções que recebera do conde dos Arcos, Antônio José da Franca e Horta dirigiu uma circular aos capitães-mores das principais vilas paulistas ordenando a remessa para o Rio de Janeiro de “tudo quanto pode concorrer para a subsistência e cômodo de um avultado número de pessoas quantas são as que devem vir acompanhando a S. A. R.”³⁷². Evocando a “nobreza e candura dos corações” paulistas, Franca e Horta conclamava o apoio das autoridades locais para que não poupassem esforços em expedir os “gêneros e mantimentos” que havia designado em uma lista anexa à circular (Quadro 5).

Quadro 5 - Relação das localidades e os respectivos artigos a serem encaminhados ao Rio de Janeiro (janeiro/1808)

localidade	artigos
Mogi das Cruzes, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena	gado bovino, equinos e bestas muares carregadas com toucinho, carne suína, feijão e milho.
Cunha e São Luís do Paraitinga	manadas de porcos, toucinho, feijão e milho
Curitiba, Castro, Lages, Sorocaba, Itapeva e Itapetininga	gado bovino, equinos e bestas muares carregadas com trigo, milho e feijão
São Sebastião, Ubatuba e Vila Bela da Princesa	carnes, peixe salgado, aves vivas, farinha, feijão e milho
Paranaguá, Antonina, Guaratuba, Iguape e Cananéia	carnes, peixe salgado, aves vivas, farinha, feijão, milho, tabuado e madeiras próprias para edifícios

Fonte: Carta circular para os capitães-mores e câmaras das vilas constantes das relações. 26/01/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 236-238.

Dois dias depois, o governador paulista remetia ordens a Manuel Mexia Leite, brigadeiro comandante de Santos, para que informasse aos negociantes da vila a urgência de se conduzir todas as mercadorias de que dispunham para o porto do Rio de Janeiro³⁷³. Ao que

³⁷¹ SANTOS, Luiz Gonçalves dos, *Memórias para servir a história do reino do Brasil...*, cit., v. 2, p. 6.

³⁷² Carta circular para os capitães-mores e câmaras das vilas constantes das relações. 26/01/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 235.

³⁷³ Carta para o brigadeiro comandante da vila de Santos. 28/01/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 233

parece, as instruções do capitão-general foram de fato seguidas, pois, em fins de fevereiro de 1808, a Câmara de Santos expediu uma representação em que acusava a “extremosa falta de farinha” que atingia a vila depois que todo estoque do mesmo gênero foi embarcado para o suprimento da praça carioca. Em atenção à queixa dos camaristas, Franca e Horta determinaria a imediata suspensão das remessas de farinha para o Rio de Janeiro feitas pelo porto santista, além de comunicar aos capitães-mores de Ubatuba e São Sebastião a necessidade de abastecerem Santos “não só para a sustentação daquele povo, mas também para que a necessidade não obrigue a que se conduza para aquela vila a [farinha] necessária para o consumo desta Capital, o que já ia acontecendo”.³⁷⁴

De outra parte, se as atenções das autoridades pareciam voltadas quase que exclusivamente para questões essenciais, como a subsistência da Corte portuguesa, durante os meses que se seguiram ao desembarque do príncipe regente, em 7 de março de 1808, é notório o caráter prioritário que assumiram as medidas destinadas à instalação e à consolidação dos mecanismos fundamentais para o restabelecimento dos principais órgãos administrativos antes existentes em Lisboa³⁷⁵. Diante da necessidade de reorganizar a estrutura governamental da nova sede imperial, as secretarias de estado foram estabelecidas no Brasil em 11 de março de 1808 à semelhança daquelas que compunham a gestão central sediada em Lisboa antes das invasões napoleônicas, com a nomeação dos seus respectivos ministros, todos integrantes do séquito que acompanhara D. João em sua viagem. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro conde de Linhares, ficou responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra; D. João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, visconde de Anadia, continuou no comando da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; e D. Fernando José de Portugal e Castro, marquês de Aguiar, assumiu a Secretaria de Estado dos Negócios do Reino, que diante das circunstâncias passou a ser designada como Negócios do Brasil³⁷⁶. Ao contrário das demais pastas, a Secretaria dos Negócios da Fazenda não foi recriada segundo os moldes de sua congênere reinol. De acordo com Ana Canas Delgado Martins, sua instalação não foi realizada de “forma definida, embora

³⁷⁴ Ofício para as câmaras e capitães-mores das vilas de São Sebastião e Ubatuba comunicando as providências que tomou relativamente à escassez de farinha. 22/02/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 248-249; Ofício para o Brigadeiro de Santos. 22/02/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 248.

³⁷⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva, As bases institucionais da construção da unidade..., cit.

³⁷⁶ MARTINS, Ana Canas Delgado. *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007. p. 120.

a correspondente função tenha sido assumida pelo secretário de estado dos Negócios do Brasil enquanto presidente do Real Erário e do Conselho da Fazenda³⁷⁷. Segundo a autora:

As nomeações para as secretarias de estado foram feitas de acordo com a legislação que as criou em 1736. À primeira vista, não haveria mudança de funções, poderes e procedimentos. Contudo, o simples fato de funcionar a partir do Brasil e não do Reino levou a alterações imediatas da jurisdição territorial o que teve outros efeitos. A secretaria de estado dos Negócios do Reino tornou-se dos Negócios do Brasil o qual deixou de pertencer aos Domínios Ultramarinos.³⁷⁸

Uma vez estabelecidas as principais secretarias que compunham a “alta administração”, outros organismos que integravam o aparelho administrativo português foram recriados no Rio de Janeiro. Nos meses seguintes, foram expedidas ordens instaurando importantes órgãos de governo, como o Conselho Supremo Militar e de Justiça, a Casa de Suplicação, a Intendência Geral de Polícia e o Tribunal da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Brasil.³⁷⁹

Todavia, a manutenção da governabilidade de todo o vasto império a partir da cidade do Rio de Janeiro alicerçou-se não apenas na instalação de instituições semelhantes às aquelas que existiram em Lisboa até o embarque da família real, em novembro de 1807. A esse processo devem ser acrescidos os esforços dos integrantes do governo joanino em reproduzir tipos documentais essenciais ao funcionamento das secretarias, tribunais e repartições até então inexistentes nas diversas instâncias da administração colonial americana. Aspecto pouco abordado pela historiografia sobre o tema, a análise dos documentos que estruturaram a burocracia portuguesa no Brasil, a partir da reconstituição dos processos de criação e circulação desses papéis, enseja a apreensão de dimensões do funcionamento do aparato administrativo entre os anos de 1808 e 1821, desde a sua sede na Corte do Rio de Janeiro, até as distintas partes que integravam o império luso-brasileiro. Essa abordagem, conforme salienta Delgado Martins, possibilita ao pesquisador “um melhor conhecimento das formas de governo e da administração de Portugal, em funcionamento durante este período crítico, mas simultaneamente de desafio à capacidade de sobrevivência nacional”.³⁸⁰

³⁷⁷ MARTINS, Ana Canas Delgado, *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*, cit., p. 121.

³⁷⁸ Ibidem, p. 120.

³⁷⁹ Para uma descrição detalhada dos principais órgãos administrativos criados durante o período joanino, bem como suas respectivas atribuições, consultar: CABRAL, Dilma; CAMARGO, Angélica Ricci (Orgs.). *Estado e administração: a corte joanina no Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2010.

³⁸⁰ MARTINS, Ana Canas Delgado, *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*, cit., p. 359.

Ao cotejarmos as fontes selecionadas, verificamos que poucos tipos documentais criados pela administração joanina oferecem ao pesquisador um conjunto tão completo de informações sobre suas funções e trâmites quanto os passaportes expedidos às embarcações mercantis. Instituída em 1º de agosto de 1808 pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, a emissão dos passaportes objetivava a uniformização do despacho daqueles navios que frequentavam os portos brasileiros e cujo proprietário era vassalo português, “à maneira do que se praticava na Europa e do que se observa agora nesta Capital [do Rio de Janeiro]”.³⁸¹

Remetido aos capitães-generais, o Aviso Régio que regularizava a expedição desses papéis detalhava os pré-requisitos necessários para a obtenção dos passaportes e passes exigidos pelas fortalezas costeiras. Para os vassalos portugueses, passava a ser obrigatória a entrega de um termo de justificação assinado por três testemunhas “abonadas e conhecidas” que garantissem a legitimidade da propriedade do navio, enquanto os estrangeiros deviam apresentar um requerimento e uma certidão assinada pelos “cônsules respectivos”.

Toda essa documentação deveria ser recolhida pelos comandantes das vilas litorâneas e entregue ao secretário de governo da capitania, autoridade responsável pelo preenchimento e despacho dos formulários dos passaportes. Caberia ainda a esses funcionários a tarefa de apresentar regularmente ao oficial-maior da Secretaria de Estado a relação dos passaportes emitidos, com a descrição exata das embarcações, proprietários, mestres e portos de origem e destino e os rendimentos cobrados por cada uma das licenças expedidas. Em relação aos emolumentos provenientes da emissão dos passaportes e passes, o ministro dos Negócios da Marinha reconhecia que, até a publicação do Aviso de 1º de agosto de 1808, era prática comum entre os secretários de governo das capitanias o recolhimento das taxas que incidiam sobre as embarcações despachadas. Ressaltando que não era da “Real intenção prejudicar o sobredito secretário”, o ministro visconde de Anadia garantia que a ingerência da Coroa na regulamentação do comércio marítimo por intermédio dos passaportes não afetava as práticas e os interesses consolidados nas capitanias antes da instalação da família real no Rio de Janeiro³⁸². Em vez disso, evidencia-se a estratégia do governo joanino em ampliar o controle do comércio praticado nos portos brasileiros e a arrecadação dos recursos fundamentais à sua

³⁸¹ Decisão n. 28, de 1º de agosto de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 37-38.

³⁸² Decisão n. 28, de 1º de agosto de 1808. Op. cit., p. 38.

instalação no Brasil, preservando quanto fosse possível os interesses dos grupos radicados nas diversas capitanias que representavam as bases de apoio da soberania do príncipe regente.

Desse modo, aos secretários de governo ficavam assegurados os emolumentos procedentes dos passes que eram exigidos dos mestres das embarcações portuguesas pelas fortalezas costeiras, enquanto à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha ficavam reservados os montantes relativos a todos os passaportes expedidos, bem como os passes concedidos aos estrangeiros. Quanto aos valores exigidos por cada uma dessas licenças, as autoridades responsáveis de cada capitania deveriam seguir a pauta de emolumentos publicada pela mesma Secretaria de Estado, em 26 de julho de 1808 (Quadro 6).

Quadro 6 - Pauta dos emolumentos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos

Documentos expedidos aos mestres e proprietários de embarcações	Emolumentos
passaportes para lanchas e sumacas com destino aos portos da capitania de origem	1\$280 réis
passaportes para galeras e bergantis com destino aos portos da capitania de origem	4\$320 réis
passaportes para navios com destino ao Ultramar, Europa e portos de outras capitanias	6\$400 réis
passes para cada lancha e sumaca	\$160
passes para cada bergantim e galera (portugueses e ingleses)	\$320
passes para navios de qualquer nação	\$640

Fonte: Decisão n. 21, de 26 de julho de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 22-24.

Tão logo as instruções expressas no Aviso de agosto de 1808 fossem entregues aos destinatários, os capitães-generais eram ordenados a tomar todas as medidas cabíveis para a expedição dos passaportes. No entanto, a pronta execução das resoluções editadas pela Secretaria dos Negócios da Marinha parece ter esbarrado na hesitação de alguns governadores quanto aos procedimentos a serem observados na emissão dos passaportes e no recolhimento

dos emolumentos arrecadados. É o que podemos atestar no Aviso de 10 de novembro de 1808, em que são respondidas as dúvidas apresentadas pelo capitão-general da Bahia acerca do assunto:

Sendo presente ao Príncipe Regente Nosso Senhor o ofício de V. Ex. de 30 de Setembro, em que pede solução aos quatro pontos relativos ao expediente dos passaportes de navios pela forma ordenada no despacho desta Secretaria de Estado com data do 1º de Agosto deste ano; houve Sua Alteza Real por bem dar a solução que V. Ex. requereu pelo modo seguinte. *Os navios que entrarem nesse Porto, ou vão com este destino, ou sejam obrigados a arribar, e em franquia, e que forem munidos com passaporte real, passado ou nesta Corte ou pelos Governadores de Pernambuco, Maranhão e Pará, no qual passaporte vá declarada como deve ir, toda a navegação dos nossos navios, podem e devem fazer livremente esta navegação em virtude do passaporte que se lhes dá no porto da sua primeira saída;* se porém na sua arribada, quizerem mudar a viagem ou alterar o plano de navegação para a qual se lhes deu o passaporte, só em tal caso serão os navios Portuguezes obrigados a requerer novo passaporte, no qual se deve expressamente declarar toda a sua nova derrota até ao último porto, em que houverem de recolher-se. Assim fica respondido aos dois primeiros pontos, e quanto aos 3º e 4º, ordena Sua Alteza Real que, abatida a importância dos livros necessários para o Registro dos passaportes, e sem detrimento, qualquer, do Secretário desse Governo, envie V. Ex. regularmente de três em três meses a importância dos emolumentos pertencentes a esta Secretaria de Estado em letras por 1ª e 2ª vias, sacadas sobre algum negociante creditado desta Corte, e pagas à vista, à ordem do Oficial Maior dela José Manuel Plácido de Moraes. Devo finalmente declarar a V. Ex. que, justificada a primeira vez a propriedade portuguesa de um navio, só se deve exigir nova justificação, se o tal navio mudar de dono, de mestre e de nome. O que tudo participo a V. Ex. de ordem de Sua Alteza Real, para sua inteligência e governo. Deus guarde a V. Ex. Palácio do Rio de Janeiro em 10 de Novembro de 1808. Visconde de Anadia. Sr. Conde da Ponte.³⁸³

Entre os esclarecimentos enunciados no Aviso, revela-se um importante e ainda pouco conhecido aspecto do enredado conjunto de práticas administrativas e interesses políticos e econômicos envolvidos nas relações estabelecidas entre a Corte do Rio de Janeiro e as demais capitanias brasileiras. Referindo-se ao tratamento dispensado aos navios que aportavam nas vilas do litoral baiano, o visconde de Anadia informava que todas as embarcações “podem e devem fazer livremente esta navegação em virtude do passaporte que se lhes dá no porto da sua primeira saída”, o qual poderia ser “passado” apenas no Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará. Ou seja, conforme a resposta endereçada ao governador conde da Ponte, a proposta de uniformização do despacho das embarcações por meio dos passaportes – tal como regulamentava o Aviso Régio de 1º de agosto de 1808 – limitava-se às mesmas localidades indicadas no Decreto de 11 de junho de 1808.³⁸⁴

³⁸³ Decisão n. 50, de 10 de novembro de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 66. Grifos nossos.

³⁸⁴ Decreto de 11 de junho de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 49-50.

Derrogadas algumas das principais disposições da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, o Decreto de 11 de junho redefinia os direitos de importação sobre as mercadorias transportadas por navios portugueses estabelecidos pela abertura dos portos, reduzindo em um terço a tarifa exigida pelos gêneros “molhados” – vinhos, aguardentes e azeites doces –, enquanto para os chamados gêneros “secos” a taxa de importação passaria de 24% para 16% *ad valorem*. Além da diminuição dos direitos de entrada exigidos, o príncipe regente determinava ainda que:

[...] todas as mercadorias que os meus vassallos assim importarem para as reexportar para Reinos e Domínios estrangeiros, declarando-o por esta maneira nas Alfândegas, paguem quatro por cento somente de baldeação, passando-as depois para embarcações nacionais ou estrangeiras, que se destinarem a portos estrangeiros; *o que com tudo só terá lugar nas Alfândegas desta Corte, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará.*³⁸⁵

Ao regular a taxa de baldeação de mercadorias reexportadas por vassallos portugueses em apenas cinco alfândegas da América, a Coroa definia tacitamente quais seriam os únicos portos autorizados a comercializar com os “reinos e domínios estrangeiros” toda a sorte de efeitos produzidos nas distintas partes do império, incluindo as possessões lusitanas na África e na Ásia³⁸⁶. Isso quer dizer que, embora não houvesse restrição formal a esse tipo de atividade nos portos não relacionados acima, entre eles Santos e todos os demais situados na capitania de São Paulo, a circunscrição estipulada pelo Decreto de 11 de junho contribuiu para que as rotas mercantis atlânticas que interligavam a costa brasileira aos continentes europeu, africano e asiático convergissem quase que exclusivamente para as cidades portuárias do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, guindando-as à condição de centros reexportadores de gêneros e artigos coloniais e importadores de produtos procedentes de Portugal e Inglaterra.

Em uma primeira análise, poder-se-ia aventar que a preferência dada pelas autoridades portuguesas aos cinco portos espalhados ao longo do vasto litoral brasileiro tenha resultado do maior controle fiscal exercido pelas aduanas ali existentes, em detrimento das instaladas em outras localidades. Contudo, as razões que influíram na decisão do regente e de seus

³⁸⁵ Decreto de 11 de junho de 1808. Op. cit., p. 50.

³⁸⁶ Em carta circular de 27 de fevereiro de 1808, D. Domingos de Souza Coutinho afirmava que “achando-se o Reino de Portugal atualmente invadido por um exército francês e espanhol, e os seus portos bloqueados por uma esquadra inglesa”, todos os navios portugueses que estivessem nos “portos e mares” da Ásia, Angola e Benguela em torna-viagem para o reino de Portugal deviam se dirigir ao Brasil “com a conveniente brevidade” (Biblioteca Nacional de Portugal. *Aviso (circular) de D. Domingos António de Souza Coutinho*. Collecção Pombalina. PBA 642, Cota: F. 1631 (1), fls. 663-667).

conselheiros fundamentavam-se, em grande medida, na importância notória que os setores mercantis dessas regiões vinham adquirindo desde a segunda metade do século XVII nas linhas de comércio de longo curso, mais precisamente depois de 1649, quando a consolidação do chamado “sistema de frotas” contribuiu sobremaneira para que cada um dos portos indicados no Decreto de junho de 1808 passasse a participar regularmente das rotas que desenhavam a “trama da rede atlântica”.³⁸⁷

Instituído pela primeira vez no final do século XVI, época da união das Coroas ibéricas, o emprego de navios de guerra na proteção das embarcações mercantes que participavam do comércio brasileiro resultava dos constantes ataques dos inimigos declarados da Espanha, notadamente Inglaterra e Países Baixos. Embora esse sistema tenha sido criticado por parte dos pequenos e médios negociantes reinóis, que consideravam a regulamentação das datas de viagem e a obrigatoriedade do uso de embarcações de maior tonelagem desfavoráveis aos seus interesses, a escolta dos navios voltou a vigorar pouco tempo depois da restauração da Coroa portuguesa em 1640, pois, além da ameaça britânica e holandesa, o comércio marítimo com o Brasil tornou-se também alvo dos ataques empreendidos pelos espanhóis. Assim, em 1649, a recém-criada Companhia Geral do Comércio do Brasil restabeleceu e ampliou o “sistema de frotas”, que passou a contar com a proteção de 36 navios de guerra munidos de 20 a 30 peças de artilharia mantidas pelos sócios da empresa³⁸⁸. Em 1662, com a dissolução da Companhia e a sua incorporação ao Estado, a responsabilidade pela organização das frotas foi transferida à Junta de Comércio. Finalmente, em 1720, essa tarefa passou a ser desempenhada pela Armada do Brasil, até a extinção do sistema, em setembro de 1765.³⁸⁹

Dadas as condições de navegação do Atlântico, as frotas que partiam de Lisboa rumo ao Grão-Pará e Maranhão eram organizadas separadamente daquelas que saíam regularmente para Recife, Salvador e Rio de Janeiro³⁹⁰. Reportando-se às relações mercantis estabelecidas entre o reino português e o Norte da colônia, Anthony Russel-Wood ressalta a proeminência

³⁸⁷ GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770. *Revista de História*, São Paulo, v. 7, n. 15, p. 71, jul./set. 1953. O artigo foi originalmente publicado na revista *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations* (jan./mar. 1951), p. 184-197.

³⁸⁸ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. As frotas do Brasil. *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Köln, v. 4, p. 465, 1967.

³⁸⁹ ARRUDA, José Jobson de Andrade. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 21, p. 196, jun. 1999.

³⁹⁰ BROWN, Larissa Virginia. Frotas. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994. p. 358; e PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979. 133-184.

que o porto de Belém detinha nas décadas finais dos seiscentos, graças à posição estratégica que ocupava como polo exportador de cacau e das chamadas “drogas do sertão” originárias da Bacia amazônica e também como receptor das importações vindas de Lisboa³⁹¹. Em meados do século seguinte, a política de fomento agrícola do conde de Oeiras, futuro marquês de Pombal, faria com que as “frotas do cacau” cedessem lugar em importância às “frotas do algodão”, cujo principal porto escoador era São Luís. Depois da criação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, a exploração de ambas as frotas passou a ser direito exclusivo do grupo monopolista, preservando-se assim até a sua extinção, em 1778.³⁹²

Da mesma forma, durante os anos em que Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba atuou (1759-1780), a frota que interligava Portugal a Recife foi explorada prioritariamente pelos acionistas da empresa. Desde as últimas décadas do XVII, o porto pernambucano distinguia-se na exportação de açúcar, aguardente, couros, farinha de mandioca, arroz e tabaco e como redistribuidor de mercadorias europeias no Nordeste brasileiro e na Costa da Mina e Luanda³⁹³. Conforme assinalou Eulália Maria Lahmeyer Lobo, de Pernambuco em direção à África também partiam embarcações carregadas com tabaco e açúcar, além de couros, chapéus, chitas estampadas e linho da Europa, regressando com escravos, marfim e ouro em pó.³⁹⁴

Da Bahia saíam as “frotas do açúcar e do tabaco”, que também comumente levavam couro, pau-brasil e, em menor volume, o ouro extraído das Minas Gerais que chegava à região pelo Rio São Francisco. Importante centro reexportador de artigos europeus em toda a colônia, a exemplo do bacalhau, azeite, vinhos e farinha de trigo, nas primeiras décadas dos setecentos, a praça de Salvador era igualmente responsável pela redistribuição de escravos adquiridos na costa da Guiné em troca de aguardente e tabaco produzidos na capitania³⁹⁵. Na mesma época, parte substancial dos navios procedentes de Macau e Goa que demandavam Portugal fazia escala no porto baiano, onde vendiam tecidos e louças orientais, além de escravos e marfim de Angola e Moçambique.³⁹⁶

³⁹¹ RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 224, 1998.

³⁹² ARRUDA, José Jobson de Andrade, *Frotas de 1749: um balanço*, cit., p. 196.

³⁹³ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *As frotas do Brasil*, cit., p. 479.

³⁹⁴ *Ibidem*, p. 479-480.

³⁹⁵ *Ibidem*, p. 474-475.

³⁹⁶ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, op. cit., p. 471; e GODINHO, Vitorino Magalhães, *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770*, cit., p. 72.

Se na primeira metade do século XVIII os portos de Salvador e Recife preservavam ainda a preeminência no comércio de longo curso com a Europa e a África, a cidade do Rio de Janeiro foi paulatinamente se estabelecendo ao longo da centúria como um importante “empório comercial” do Centro-Sul da América. Em grande medida, o destacado papel que o porto carioca desempenharia décadas mais tarde no comércio atlântico, de cabotagem, e no abastecimento do interior da colônia, explica-se pela posição que ocupara enquanto escoador dos recursos minerais explorados nas Gerais, assim como o de principal polo receptador e redistribuidor de mercadorias e mão de obra escrava utilizada nessas regiões³⁹⁷. Não por acaso, ao examinarem a relação de produtos e valores transportados para Lisboa entre as décadas de 1710 e 1740, Vitorino Magalhães Godinho e Jobson de Andrada Arruda distinguiram as frotas que partiam do Rio de Janeiro como “frotas do ouro”.³⁹⁸

Conforme mencionado anteriormente, em 10 de setembro de 1765 o conde de Oeiras determinou o fim da obrigatoriedade do emprego de frotas na escolta dos navios mercantes que cruzavam o Atlântico entre a barra de Lisboa e os portos de Salvador e Rio de Janeiro. Essa decisão decorria, segundo o ministro de D. José I, dos “inconvenientes tão grandes” que a restrição imposta à navegação acarretava para os negociantes de ambas as partes do oceano. Por seu turno, Oeiras assinalava que a sua determinação não abolia as frotas que seguiam para os portos de Recife, São Luís e Belém, uma vez que estes permaneceram “vedados por privilégios exclusivos” até o final da década de 1770.³⁹⁹

Não obstante a extinção do “sistema de frotas” e das companhias monopolistas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, os cinco portos não perderam a primazia que desfrutavam no comércio marítimo de longo curso. Pelo contrário, a política de incentivo e diversificação da produção agrícola, ensejada pelas autoridades portuguesas a partir da segunda metade dos setecentos, contribuiu decisivamente para que os interesses das comunidades mercantis do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém se

³⁹⁷ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p. 52; e RUSSELL-WOOD, Anthony John R., *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*, cit., p. 236-237; e FRAGOSO, João Luís Ribeiro, *Homens de grossa aventura...*, cit., p. 174-175.

³⁹⁸ GODINHO, Vitorino Magalhães, Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770, cit., p. 82; ARRUDA, José Jobson de Andrade, Frotas de 1749: um balanço, cit., p. 197.

³⁹⁹ Alvará de Lei de 10 de Setembro de 1765, em que sua Majestade há por bem abolir inteiramente as Frotas, e esquadras [...]. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e, *Systema ou collecção dos regimentos reaes*, cit., p. 121-123.

expandissem ainda mais em uma rede capaz de convergir e complementar os interesses dos distintos grupos radicados nas demais partes da América.⁴⁰⁰

Com efeito, fundamentando suas análises nas “balanças de comércio”, Jobson de Andrada Arruda demonstra que, entre os anos de 1796 e 1807, os portos brasileiros com maior participação no comércio com o reino português eram precisamente aqueles que por décadas integraram o itinerário das frotas e que, não por acaso, foram favorecidos pelas disposições prescritas pelo príncipe regente D. João em 11 de junho de 1808 (Gráfico 1). Em relação aos demais portos, Arruda sublinha que no mesmo período Santos, Paraíba e Ceará eram “estatisticamente desprezíveis no conjunto”.⁴⁰¹

Gráfico 1 – Participação percentual média das regiões brasileiras no comércio de exportação e importação (1796/1807)

Fonte: ARRUDA, José Jobson de Andrade, *O Brasil no comércio colonial*, cit., p. 136.

Do mesmo modo, em estudo sobre o movimento mercantil entre Lisboa e os portos da costa brasileira no período entre 1769 e 1836, os pesquisadores portugueses António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote também destacam a importância das localidades compreendidas pelo “sistema de frotas” e pelo Decreto de junho de 1808 (Tabela 4).

⁴⁰⁰ FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

⁴⁰¹ ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. p. 136.

Explorando os registros disponíveis nos *Livros do Marco dos Navios* depositados no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, os autores distinguem os “cinco grandes portos/regiões de origem” brasileira, e aqueles que correspondiam à “categoria residual que engloba outras zonas de proveniência do litoral brasileiro”.⁴⁰²

⁴⁰² FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, cit., p. 62-63.

Tabela 4 – Média anual das embarcações aportadas em Lisboa por proveniência (1769-1836)

Ano	Portos de origem					
	Rio de Janeiro	Bahia	Pernambuco	Maranhão	Pará	Outros
1769/1782	23,8%	27,5%	20,0%	16,3%	8,8%	3,8%
1783/1807	17,1%	22,5%	25,6%	20,2%	9,3%	5,4%
1809/1822	17,4%	19,0%	22,3%	18,2%	13,2%	9,9%
1823/1836	15,4%	17,9%	24,4%	16,7%	17,9%	7,7%

Fonte: FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, cit., p. 64.

Nota: Segundo os autores, “devido à sua especificidade, o ano de 1808 não foi considerado nesta divisão” (Ibidem, p. 63).

Ao reconhecerem que a movimentação mercantil de Santos era “estatisticamente desprezível” e “residual”, quando comparada ao intercâmbio comercial entre as praças do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará e o reino de Portugal, os autores sugerem que a não inclusão do porto paulista nas resoluções constantes do Decreto de 11 de junho de 1808 decorreria de sua posição “secundária” nos quadros do comércio colonial. Contudo, pesquisas elaboradas nas últimas décadas sobre a capitania de São Paulo durante o século XVII e início do XIX evidenciam que a região operava no âmbito da dinâmica imperial portuguesa por intermédio da atuação de grupos envolvidos nas rotas de abastecimento internas à América portuguesa, bem como nos negócios de importação e exportação.⁴⁰³

Em estudo já citado, Eulália Lahmeyer Lobo ressalta que durante a vigência do “sistema de frotas”, os portos de São Paulo e das regiões ao sul da colônia ascenderam à posição de principais fornecedoras de produtos embarcados no Rio de Janeiro com destino à Europa⁴⁰⁴. Examinando a procedência dos gêneros que compunham a pauta de exportação das embarcações que saíram em comboio do porto carioca entre 1730 e 1760, a autora demonstra que grande parte do açúcar, aguardente, couro, arroz, mandioca, peixe seco, milho e feijão revendidos em Portugal por intermédio da praça do Rio de Janeiro era originária de São Sebastião, Santos, Paranaguá e São Francisco do Sul⁴⁰⁵. Em contrapartida, essas localidades recebiam dos agentes cariocas escravos e artigos importados do Reino, a exemplo do bacalhau, azeite, vinho, sal, manteiga, queijos, tecidos finos, louças, ferragens e implementos

⁴⁰³ Sobre a inserção da capitania de São Paulo nas redes de comércio do império português, destacamos, entre outros, os trabalhos: MARCÍLIO, Maria Luiza, *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836*, cit.; BLAJ, Ilana, *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*, cit.; MONTEIRO, John Manuel, *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*, cit.; BORREGO, Maria Aparecida Menezes, *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial, 1711-1765*, cit.; MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit.; MATTOS, Renato de, *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*, cit.

⁴⁰⁴ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *As frotas do Brasil*, cit., p. 476.

⁴⁰⁵ O povoado de Nossa Senhora das Graças do Rio de São Francisco do Sul originou-se em 1658, depois que grupos que partiram das vilas de São Paulo, São Vicente e Santos ali se fixaram. Subordinada inicialmente à ouvidoria de São Paulo, a vila passou em 1723 à jurisdição da ouvidoria de Paranaguá. Apesar do comando civil e militar da vila ter sido transferido formalmente ao governador da Ilha de Santa Catarina em 1750, São Francisco do Sul permaneceu não apenas sujeita ao ouvidor de Paranaguá, como também continuou a remeter para a Junta da Fazenda de São Paulo todos os rendimentos recolhidos pela Câmara. Essa situação gerou um impasse que perduraria pelo menos até 1823, quando os oficiais da vila endereçaram uma representação ao imperador Pedro I solicitando a transferência para a jurisdição da comarca de Santa Catarina (SILVA, Augusto da. *A ilha de Santa Catarina e sua terra firme: estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1736-1807)*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. p. 84-85).

agrícolas, que eram redistribuídos em uma vasta porção territorial, que abrangia desde o extremo sul da colônia, até os mercados de Goiás e Mato Grosso.⁴⁰⁶

Recentemente, ao analisar as relações familiares estabelecidas entre os membros do grupo mercantil e da elite agrária de São Paulo ao longo do setecentos, Maria Aparecida Borrego observa que, antes de fixarem residência em solo paulista, os negociantes ativos da cidade – em sua grande maioria reinóis – já haviam se articulado com grupos comerciantes do Rio de Janeiro e das áreas mineradoras das Gerais, Mato Grosso e Goiás⁴⁰⁷. Segundo a autora, desde as décadas iniciais do XVIII, os homens de negócios instalados na capital paulista dedicavam-se a múltiplas atividades econômicas:

Para além das lojas de fazenda seca, os comerciantes dispunham de escravos vendeiros e negras padeiras; estavam envolvidos direta ou indiretamente com contratos camarários, relativos ao abastecimento alimentar da população; *estabeleciam lojas e firmavam sociedades em outras localidades; comercializavam escravos em várias áreas coloniais; traziam carregações do Rio de Janeiro e as enviavam para as regiões mineradoras; emprestavam dinheiro a juros*. Todos os negócios permeados por dívidas que uniam e prolongavam relações mercantis e pessoais.⁴⁰⁸

Nos anos subsequentes à abolição do regime de frotas e a restauração da autonomia administrativa paulista, os laços mercantis e as conexões interpessoais tecidas desde a primeira metade do século entre os negociantes de São Paulo e das regiões circunvizinhas – notadamente o Rio de Janeiro – não perderam a sua força. De fato, evidências da coesão da imbricada teia de interesses e o seu enraizamento nas práticas mercantis da recém-restaurada capitania foram expostas no capítulo anterior, quando atentamos para a diligência do Morgado de Mateus em estabelecer o comércio direto entre São Paulo e Portugal pouco depois do seu desembarque em Santos.

Alegando que a “falta de comércio” era a principal causa do “mais deplorável estado de pobreza” de São Paulo e que os habitantes da capitania padeciam sem o “necessário, para as comodidades da vida, até do próprio sustento, *porque quase tudo lhe vem de fora*”, D. Antônio de Souza Botelho Mourão lançou mão de todos os recursos à sua disposição para que a Companhia do Alto Douro cumprisse o seu estatuto e despachasse regularmente

⁴⁰⁶ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *As frotas do Brasil*, cit., p. 477; e RUSSELL-WOOD, Anthony John R., *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*, cit., p. 237-238.

⁴⁰⁷ BORREGO, Maria Aparecida Menezes. *Laços familiares e aspectos materiais da dinâmica mercantil da cidade de São Paulo (séculos XVIII e XIX)*. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 13, 2010.

⁴⁰⁸ *Ibidem*, p. 13. Grifos nossos.

embarcações carregadas com vinhos, azeites e manufaturas para os portos paulistas⁴⁰⁹. Em resposta aos seus clamores, o primeiro-ministro Sebastião José de Carvalho e Melo assegurava que as medidas necessárias já tinham sido tomadas, entre as quais elencava o estímulo à agricultura de gêneros exportáveis e a extinção do “sistema de frotas”⁴¹⁰. Todavia, conforme já ressaltamos, os esforços e o prestígio do capitão-general não foram suficientes para romper os laços comerciais mantidos entre os administradores da Companhia do Alto Douro no Rio de Janeiro e os negociantes paulistas a eles associados.

Anos mais tarde, a decisão do governador Bernardo José de Lorena de promover a navegação direta entre Santos e Lisboa não deixaria de enfrentar a resistência de grupos proprietários ligados aos agentes fluminenses. Assim como verificamos no primeiro capítulo, as ordens prescritas pelo governador paulista foram tema de inúmeras representações e queixas levadas ao conhecimento do Conselho Ultramarino tanto pelos oficiais das vilas litorâneas de São Sebastião, Ubatuba e Paranaguá, quanto pelo próprio vice-rei conde de Rezende⁴¹¹. Não por acaso, nas instruções dirigidas ao seu sucessor em 1797, Lorena foi taxativo em afirmar que a implantação de suas medidas exigira “muitas providências para evitar a saída dos efeitos do comércio com a Europa, para o Rio de Janeiro [...], *pelo costume em que estavam os negociantes de São Paulo, de merecerem menos este nome, do que os de caixeiros dos do Rio*”.⁴¹²

Às vésperas da transferência da família real para o Brasil, a significativa ascendência comercial da praça do Rio de Janeiro sobre a capitania de São Paulo seria mais uma vez confrontada. Dessa vez, a mediação do porto carioca nas transações marítimas entre o litoral paulista e o Reino foi questionada por novos protagonistas que emergiram no cenário político e econômico paulista no limiar do século XIX, nomeadamente o capitão-general Franca e Horta e seus correspondentes da cidade do Porto vinculados à Companhia do Alto Douro, bem como por negociantes como Bento Thomas Vianna, Caetano José da Silva e Antônio Vieira de Carvalho, que desde o final do século anterior vinham progressivamente estendendo seus laços comerciais em diversas partes do império português, a partir da vila de Santos.

⁴⁰⁹ Ofício ao Conde de Oeiras. 13/08/1765. *Documentos Interessantes...* Vol. 72, p. 70-71. Grifos nossos.

⁴¹⁰ Carta do Conde de Oeiras. 22/07/1766. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1322. Anexo A.

⁴¹¹ Arquivo Nacional. *Negócios de Portugal*. Correspondência do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 24/07/1791. Códice 68, vol. 9, fl. 178.

⁴¹² Relatório do capitão-general Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes...* Vol. 45, p. 208. Grifos nossos.

Uma vez coligados, tais agentes souberam explorar os préstimos do secretário visconde de Anadia, em vistas à criação de canais alternativos de comércio livres da ingerência carioca entre o porto santista e a barra duriense.

Tão logo os primeiros resultados dessa iniciativa começaram a surgir, entre eles a nomeação de administradores da Companhia do Alto Douro em Santos e o consecutivo estabelecimento de linhas comerciais com o Porto, grupos cujos interesses alicerçavam-se na manutenção das rotas de cabotagem entre Rio e São Paulo foram incisivos nas várias queixas endereçadas à Coroa, as quais, invariavelmente, acusavam os danos causados pelo “monopólio” comercial instaurado pelo novo governador em junho de 1803. Nesse sentido, vimos no capítulo anterior como dois dos mais expoentes homens de negócio do Rio de Janeiro na época, Amaro Velho da Silva e Brás Carneiro Leão, posicionaram-se contra as medidas de Franca e Horta. A partir de então, a documentação consultada aponta que a exploração do rentável mercado paulista passou a ser alvo da disputa de duas poderosas forças: de um lado, o governador paulista e a sua base de sustentação, composta por homens de negócio radicados tanto na capitania quanto na cidade do Porto e, do outro, autoridades locais das vilas litorâneas do sul de São Paulo – com destaque para Paranaguá – e, principalmente, membros da prestigiosa família santista dos Andrada que, conforme assinalamos, eram ligados por vínculos de parentesco e de negócio aos Carneiro Leão desde pelo menos as décadas finais do XVIII.

De acordo com a análise empreendida anteriormente, o ferrenho embate travado por ambos os grupos culminou com a derrota do general Franca e Horta e, em junho de 1807, com a nulificação das ordens que impunham a concentração das exportações da capitania em Santos. Não obstante, a análise das disposições relativas ao comércio marítimo praticado pelos vassalos portugueses adotadas nos meses seguintes à instalação da Corte nos trópicos revela que o conflito entre os grupos subsistiria ao longo do período joanino, em novas dimensões e com novas personagens. Assim, as resoluções expressas no Decreto de 11 de junho de 1808 assumem contornos mais profundos à medida que, por meio de fontes variadas, constatamos que o acesso às rotas marítimas que interligavam os portos do Centro-Sul da colônia e as demais partes do império português era objeto de acirrada concorrência entre diferentes agentes históricos ou protagonistas desde a década de 1760, quando da extinção do “sistema de frotas”, chegando até ao período que se seguiu ao desembarque do príncipe regente em seus domínios americanos.

Nessa perspectiva, é possível sugerir que a exclusão de Santos dentre os portos prescritos no Decreto de junho de 1808 resultava da articulação daqueles mesmos segmentos que há tempos vinham se destacando na luta pela preservação dos nexos que integravam São Paulo no âmbito da esfera de influência da praça do Rio de Janeiro. Afinal, segundo sublinhamos linhas atrás, a regulamentação da taxa de baldeação de mercadorias definida pelo decreto assegurava à nova Corte e aos portos de Salvador, Recife, São Luís e Belém a posição privilegiada de entrepostos comerciais, alijando aparentemente as demais capitânias dos circuitos mercantis do Atlântico sul. Sendo assim, não é difícil de imaginar o duro golpe que essas determinações representaram àqueles grupos ligados ao capitão-general paulista interessados na manutenção do comércio direto entre Santos e a cidade do Porto.

A reação dos setores contrários aos termos do Decreto de junho de 1808 não tardou. No mesmo mês em que foi publicado o referido decreto, Antônio José da Franca e Horta transferiu-se para a Corte, onde permaneceu licenciado do governo de São Paulo até outubro daquele ano. No capítulo anterior vimos que, ao longo desse período, o general e seus aliados – entre eles o ministro visconde de Anadia – buscaram alinhar novos acordos perante o príncipe regente, em vista à obtenção do apoio necessário para que os vínculos comerciais estabelecidos desde 1803 entre a Companhia do Alto Douro e a capitania paulista não fossem rompidos.

Entre os resultados do acerto firmado entre os grupos em disputa, já sublinhamos o regresso de Franca e Horta ao posto de capitão-general, a despeito das várias acusações de despotismo e até mesmo da decisão da Coroa em destituí-lo de suas funções. No entanto, essa parece não ter sido a sua única consequência. Ao menos é o que sugere a análise do Decreto de 28 de janeiro de 1809:

Havendo eu determinado pela carta régia de 28 de janeiro do ano passado que todas as mercadorias estrangeiras pagassem nas Alfândegas do Brasil 24%, e pelo decreto de 11 de junho do mesmo ano, que as que fossem propriedade portuguesa, importadas em navios nacionais, pagassem 16%, e *sendo certo que todos os gêneros que são transportados de Lisboa e Porto, tendo lá pago os competentes direitos ficariam sobrecarregados, se fossem obrigados a pagar os mesmos direitos impostos nos que vem em direitura dos portos estrangeiros*: e não convindo que paguem uns mais direitos que os outros, o que faria embaraço no giro do comércio e causaria dano às transações mercantis: hei por bem, enquanto não dou outras providências sobre este tão importante objeto, *ordenar que todas as referidas mercadorias que entrarem nas Alfândegas deste Estado do Brasil vindas de Lisboa e Porto, que tiverem ali pago os direitos estabelecidos, sejam isentas de pagar os*

que se acham determinados na mencionada carta régia e decreto. O Presidente do meu Real Erário o tenha assim, entendido, e o faça executar com os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro em 28 de janeiro de 1809.⁴¹³

De acordo com o decreto assinado um ano após a abertura dos portos, o governo joanino reconhecia que os comerciantes que atuavam nas cidades de Lisboa e Porto eram “sobrecarregados” com os tributos recolhidos no momento em que as mercadorias eram despachadas de Portugal, assim como quando eram desembarcadas nos portos brasileiros. Assim, sem que as taxas de baldeação de mercadorias definidas em junho de 1808 fossem alteradas, o príncipe regente procurava extinguir o “embaraço no giro do comércio” entre o reino europeu e o Brasil, a partir da isenção das taxas que recaíam sobre os agentes empenhados no trato mercantil entre Portugal e aquelas localidades que, a exemplo de Santos, não foram contempladas pelo decreto anterior. Uma vez desobrigados do pagamento nas “Alfândegas deste Estado do Brasil” de todos os direitos que já haviam sido pagos em Lisboa e Porto, os negociantes associados à Companhia do Alto Douro puderam restabelecer o fluxo mercantil que vinha se consolidando entre a região e a praça santista desde o início da administração do capitão-general Franca e Horta. Além do que, o governo joanino cuidava de garantir reserva de mercado aos nacionais frente à competição estrangeira, especialmente inglesa.

Com efeito, as rotas de comércio que conectavam a capitania paulista e o reino português sem a interferência de agentes cariocas seriam formalmente asseguradas pelo Aviso Régio de 9 de março de 1809, que instituía a obrigatoriedade da emissão de passaportes na capitania⁴¹⁴. Contendo as mesmas diretrizes elencadas no Aviso de 1º de agosto de 1808, a ordem expedida ao governador paulista era acompanhada ainda por três formulários. Por se tratar de um expediente inteiramente novo na prática administrativa na região, cada um dos anexos descrevia de forma minuciosa os aspectos protocolares a serem observados pelas autoridades da capitania no despacho dos passaportes⁴¹⁵. O primeiro apenso apresenta um modelo do termo de justificação exigido aos mestres e proprietários de embarcações para que fosse comprovada a “legitimidade e propriedade portuguesa”. Conforme já explicitado no

⁴¹³ Decreto de 28 de janeiro de 1809. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 25-26. Grifos nossos.

⁴¹⁴ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12, Livro 166.

⁴¹⁵ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12C, Livro 166.

Aviso de agosto de 1808, o termo de justificação deveria conter a assinatura de três testemunhas “abonadas e conhecidas”, conforme o seguinte formato:

Nós abaixo assinados declaramos, com pleno conhecimento, e com a voz de nossas consciências que o Sr. F... é dono do N... sem intervenção direta, nem indireta de pessoa alguma estrangeira e que esta propriedade é legítima, e rigorosamente Portuguesa, ficando nos registros as penas, que as leis prescrevem contra os falsários, se em algum tempo se conhecer o contrário do que acima declaramos. Em fé do que assinamos este Termo na Secretaria do Governo de ..., hoje de ... 1809.⁴¹⁶

O segundo anexo referia-se ao formato padrão das portarias que deveriam ser expedidas pelo secretário de governo às embarcações portuguesas e estrangeiras para que elas pudessem passar livremente pelas fortalezas próximas ao porto de partida:

Manda o Príncipe Regente Nosso Senhor que possa passar pelas Fortalezas da Barra desta ... o Bergantim Português (ou o que for) de que é mestre F... Porto Alegre, em ... de ... de 1809.⁴¹⁷

Por fim, o terceiro e último anexo contém um modelo de passaporte, com a indicação precisa dos campos a serem preenchidos e as respectivas informações que deveriam constar no documento.

O Conde de Anadia, Conselheiro de Estado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Grão-cruz da Ordem de Christo &c. Faço saber aos que este Passaporte virem que do Porto de ... faz viagem para ... (*Deve declarar aqui toda a Navegação do Navio até o ultimo porto, ao qual se recolher a Galera ou o que for*) o N... de que é Mestre N... e Senhorio N... Portugueses, e Vassalos destes Reinos, sem que na dita N... tenha parte pessoa alguma Estrangeira. E porque na ida ou volta pode ser encontrado em quaisquer Mares ou Portos, pelos Cabos, e Oficiais das Naus, e mais Embarcações do mesmo Reino: Ordena o Príncipe Regente Nosso Senhor lhe não ponham impedimento algum. E recomenda aos das Armadas, Esquadras, e mais Embarcações dos Reis, Príncipes Regentes, Repúblicas, Potentados, Amigos e Aliados desta Coroa, lhe não embarquem seguir sua viagem, antes para a fazer lhe deem a ajuda, e favor, de que necessitar, na certeza de que aos recomendados pelo seus Príncipes se fará o mesmo e igual tratamento. Em fé do que lhe mandou dar este Passaporte por mim assinado e selado com o selo grande das Armas Reais, Dado em ... do Ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo ...

Conde de Anadia
Por Ordem de Sua Excelência

Selo Grande das Armas Reais
Pela Ordem expressa de S. A. R. expedida pelo Secretário deste Governo ... de ... de 1809
Assinatura do Sr. Governador
Referenda o Oficial que o preenche.⁴¹⁸

⁴¹⁶ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12A, Livro 166.

⁴¹⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12 B, Livro 166.

⁴¹⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12C, Livro 166.

Muito embora as ordens expressas no Aviso de março de 1809 sejam enfáticas quanto à pronta execução do novo procedimento em todas as vilas marítimas de São Paulo, o capitão-general Franca e Horta transmitiu as instruções relativas à expedição dos passaportes apenas para a vila de Santos. Em ofício de 7 de abril de 1809 dirigido ao tenente-coronel do Regimento de Caçadores, José Pedro Galvão de Moura e Lacerda, o governador alertava para a “nova forma de Despacho para todas as Lanchas, Sumacas, Bergantins, e Galeras assim Nacionais como Estrangeiras” e as respectivas “propinas que se devem pagar para secretaria de estado além do que se pagavam neste porto”⁴¹⁹. Essas orientações, segundo Franca e Horta, deveriam ser publicadas na vila de Santos “a toque de caixa”, para que:

[...] chegue o seu conteúdo ao conhecimento de todos, e venham, ou mandem por Procurador bastante os Mestres das ditas Embarcações tirar na Secretaria deste Governo o seu Competente Passaporte: não despachando Vossa Mercê mais alguma Embarcação das declaradas neste, e só sim as canoas, de que se continuará a perceber os Emolumentos que até aqui.⁴²⁰

De fato, o governador paulista restringiu às autoridades santistas a prerrogativa da emissão dos passaportes, até ser advertido, em 28 de julho de 1809, pelo governo do Rio de Janeiro. Acusando o não cumprimento das disposições concernentes aos passaportes, o secretário dos Negócios da Marinha determinava que:

[...] todas as embarcações (excetuadas as da Pesca) que de todos os portos indistintamente, dessa Capitania, quizerem navegar para os Portos, para os quais é a navegação permitida, devem levar Passaporte Régio, por mim assinado e com a declaração assinado por V. Senhoria, na forma ordenada no meu ofício de nove de março deste ano.⁴²¹

Em observância a essas resoluções, em ofício de 22 de agosto de 1809, Antônio José da Franca e Horta remetia as normas que regulamentavam o despacho dos passaportes aos comandantes das vilas de Paranaguá e São Sebastião⁴²². Ademais, na mesma ocasião, o capitão-general encaminhava formulários impressos dos passaportes para as autoridades das vilas de Ubatuba, Cananéia, Iguape e Antonina. Examinada à luz das medidas que o capitão-general adotou entre 1803 e 1807, em vista à concentração das exportações paulistas em

⁴¹⁹ Para o tenente-coronel José Pedro Galvão [sobre as propinas que devem pagar as embarcações]. 07/04/1809. *Documentos Interessantes...* Vol. 58, p. 122-123.

⁴²⁰ Ibidem, p. 123.

⁴²¹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 28. Livro 166. Grifos nossos.

⁴²² Para o sargento mor comandante interino da vila de Paranaguá [sobre a remessa de passaportes]. 22/08/1809. *Documentos Interessantes...* Vol. 58, p. 189-191.

Santos, a limitação na concessão de passaportes nesse mesmo porto reflete como Franca e Horta e seus aliados que integravam a comunidade mercantil santista ainda desvelavam-se em conservar a preeminência da região e dos interesses ali radicados, ante as demais vilas do litoral de São Paulo.

3.2 Redes de interesses e remessa de emolumentos à Corte: a atuação do secretário de governo paulista Sousa Chichorro

Se o processo de implementação dos passaportes encerra novos e importantes aspectos acerca das transformações verificadas na América portuguesa após a chegada da Corte ao Rio de Janeiro, a análise do modo como eram recolhidos os rendimentos auferidos a partir desse novo expediente demonstra-se igualmente relevante para a apreensão do complexo movimento de formação e recomposição das redes de interesses que permearam a prática administrativa paulista ao longo do período joanino. Em meio aos esforços da Coroa em vistas à reestruturação de sua nova sede, tornam-se flagrantes a articulação e a disputa entre potentados locais e novos protagonistas ávidos pelos proveitos que a nova estrutura burocrática que então se edificava proporcionava.

Dentre as oportunidades que na ocasião se apresentavam aos diferentes grupos de dentro e fora da capitania, assinalamos o encargo da transferência para o Rio de Janeiro dos valores que a Secretaria de Governo paulista arrecadava por cada passaporte despachado. De acordo com o Aviso de 9 de março de 1809, o secretário de governo era obrigado a “remeter regularmente de três em três meses, em letras sacadas [...] sobre pessoa abonada desta Corte, a importância dos emolumentos que são pertencentes a esta Secretaria de Estado [dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos]”.⁴²³

Na prática, a partir do momento em que recebia os emolumentos, o agente mercantil tornava-se automaticamente devedor da Secretaria dos Negócios da Marinha, comprometendo-se a quitar o pagamento dentro do prazo estipulado pela letra de câmbio assinada perante as autoridades da capitania. Em um contexto marcado pela ausência de um Estado suficientemente aparelhado para arregimentar funcionários que pudessem executar a

⁴²³ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12A, Livro 166.

arrecadação fiscal em todos os seus níveis, a transferência desse tipo de tarefa para particulares – negociantes e proprietários em sua maior parte – emergia não apenas como a alternativa menos onerosa aos cofres da Coroa, mas, principalmente, como um eficaz mecanismo capaz de garantir o apoio indispensável para a reorganização e manutenção da Corte na América⁴²⁴. De outra parte, para os agentes que integravam as poderosas redes comerciais na época, além das novas oportunidades de negócio que o dinheiro em espécie dos emolumentos propiciava, o ingresso na estrutura fiscal que se firmava após 1808 fazia parte de uma estratégia mais ampla que visava a “minimizar o impacto das mudanças conservando suas estreitas relações com o poder”⁴²⁵.

Com efeito, o exame detido da documentação acumulada pelo governo da capitania de São Paulo no período revela que a remessa dos valores alusivos aos passaportes estava sujeita às alianças e às tensões entre as autoridades locais e os grupos de negociantes e proprietários de outras partes da América. Sob esse aspecto, a atuação do secretário de governo paulista na época é significativa, na medida em que pudemos atestar a confluência entre o cumprimento daquelas obrigações previstas no Aviso Régio de março de 1809 e a manutenção dos interesses comerciais e laços familiares com os quais estava envolvido.

Nascido em 1774 na cidade do Rio de Janeiro, Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro descendia de uma rica família proprietária de terras e engenhos de açúcar espalhados por todo o norte fluminense, cujas origens remontavam aos donatários da capitania do Espírito Santo no século XVI⁴²⁶. Sobrinho do célebre bispo D. José Joaquim da Cunha de

⁴²⁴ COSTA, Wilma Peres. Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. In: JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2003. p. 143-194. Para uma análise aprofundada das principais medidas relativas à administração fiscal no período joanino, também consultar o artigo: COSTA, Wilma Peres; MIRANDA, Maria Eckert. *Entre os senhores e o império: transformações fiscais na formação do Estado brasileiro (1808-1840)*. *Illes i imperis*, Barcelona, n. 13, p. 87-115, primavera 2010. Ver, também, o estudo de Heloísa Liberalli Bellotto (O Estado português no Brasil: sistema administrativo e fiscal. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império luso-brasileiro (1750-1822)*. Lisboa: Estampa, 1986. v. 8, p. 261-300.). As relações entre a nova Corte e a adoção de imposições fiscais, tanto no Rio de Janeiro quanto em outras capitanias, foram tratadas, igualmente, por: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles, *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit.; e LYRA, Maria de Lourdes Viana, *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil: bastidores da política: 1798-1822*, cit.

⁴²⁵ MARTINS, Maria Fernanda. Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, séculos XVIII e XIX. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de (Orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos*. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 431.

⁴²⁶ Os dados referentes à trajetória de Sousa Chichorro encontram-se dispersos nos vários dossiês que integram a *Coleção Documentos Biográficos* da seção de manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Sobre os seus laços familiares e os cargos que ocupou em Pernambuco e em São Paulo, ver especialmente: Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (fidalgo da Casa

Azeredo Coutinho, autor de diversas obras que versavam sobre questões políticas e econômicas do império português, a exemplo do *Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias* (1794) e a *Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África* (1821), Sousa Chichorro formou-se em direito civil pela Universidade de Coimbra na década de 1790, quando provavelmente foi agraciado com o título de fidalgo da Casa Real.⁴²⁷

Entre 1798 e 1802, período em que seu afamado tio ocupou os destacados postos de bispo titular da diocese de Olinda e de presidente da junta provisória responsável pela administração de Pernambuco, Sousa Chichorro exerceu os cargos de desembargador da Relação e secretário de governo da mesma capitania⁴²⁸. Destituído de seus cargos em 1803, apresentou requerimento ao príncipe regente solicitando provisão para servir na Secretaria de Governo do Rio de Janeiro. Não obstante, o parecer emitido pelo Conselho Ultramarino alegava ser “muito duro nomear outro secretário”, pois Thomaz Pinto da Silva, que na ocasião desempenhava tal função, deveria ser “conservado naquele lugar em atenção ao Sr. Luiz de Vasconcellos, que o protege, e cuida [desde o] tempo do seu vice-reinado”⁴²⁹. Diante dessa negativa, Sousa Chichorro suplicou mais uma vez à Coroa para que fosse designado ao posto

Real e secretário do governo de São Paulo) ao Ministério do Império solicitando prorrogação de sua licença por mais dois meses, com vencimentos. 1818. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 nº 003; Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (comendador) ao Ministério do Império, solicitando que lhe sejam pagos os ordenados vencidos, durante o tempo da suspensão do seu cargo de secretário de São Paulo. 1824-1825. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0445, 015 nº 008; e Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (bacharel, desembargador da Relação de Pernambuco) ao Ministério do Império, solicitando aposentadoria, com ordenado por inteiro. 1831-1834. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 nº 009. Sobre a família Azeredo Coutinho e sua importância nos quadros políticos do Império luso-brasileiro ver: MARTINS, Maria Fernanda, Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, séculos XVIII e XIX, cit., p. 429-430.

⁴²⁷ Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (comendador) ao Ministério do Império, solicitando que lhe sejam pagos os ordenados vencidos, durante o tempo da suspensão do seu cargo de secretário de São Paulo. 1824-1825. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0445, 015 nº 008.

⁴²⁸ CANTARINO, Nelson Mendes. *A razão e a ordem: o bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho e a defesa ilustrada do antigo regime português (1742-1821)*. 2012. 252 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. p. 72 e ss.; e Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (bacharel, desembargador da Relação de Pernambuco) ao Ministério do Império, solicitando aposentadoria, com ordenado por inteiro. 1831-1834. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 nº 009.

⁴²⁹ Requerimento do bacharel em direito Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro ao príncipe regente (...). 24/05/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, doc. 1171.

de secretário de governo de São Paulo, posição que assumiu efetivamente em novembro de 1807, no lugar de Luiz Antônio Neves de Carvalho.⁴³⁰

Não satisfeito, pouco antes de assumir suas funções na capitania paulista, Sousa Chichorro endereçou ao Real Erário de Lisboa um novo requerimento pleiteando sua indicação para o lugar de procurador da Coroa e Real Fazenda de São Paulo. Por sua vez, em julho de 1808, o bispo Matheus de Abreu Pereira e os negociantes Francisco Xavier dos Santos, Manuel José Gomes e Miguel Antônio de Azevedo Veiga, membros da Junta da Fazenda paulista, indeferiram o pedido, recomendando para aquele cargo o coronel miliciano José Arouche Toledo Rendon⁴³¹. Criava-se, assim, uma desavença que se arrastaria por anos e que levaria Sousa Chichorro a incluir duras críticas contra a atuação de Rendon como inspetor geral das milícias em sua *Memória em que se mostra o estado econômico, militar e político da capitania geral de S. Paulo...* (1814).⁴³²

Preterido por alguns dos mais importantes representantes da sociedade paulista da época em favor do coronel Rendon, o recém-ingresso secretário de governo buscou cimentar

⁴³⁰ Requerimento do bacharel em direito Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro ao príncipe regente (...). 24/05/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, doc. 1171. Luiz Antônio Neves de Carvalho foi nomeado secretário de governo de São Paulo em abril de 1796, mantendo-se naquela função graças à intercessão direta da rainha D. Maria I, que declarava ser “do seu agrado que se ali se conserve, enquanto cumprir dignamente as suas obrigações” (Carta de D. Rodrigo José de Meneses (...). 22/01/1802. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 42, doc. 3430; e Decreto de D. Maria I pelo qual nomeia para Secretário de governo da capitania de São Paulo Luiz Antônio Neves de Carvalho (...). 25/04/1796. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 42, doc. 3430).

⁴³¹ [Provisão expedida Junta da Fazenda de São Paulo]. 06/07/1808. Arquivo Nacional. Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822). Códice 474, vol. 3, fls. 67-68; e Provisão do Real Erário sobre o requerimento do secretário do governo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. 10/04/1808. Arquivo Nacional. Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Registro de cartas e provisões régias do Real Erário e do Conselho da Fazenda dirigidas à Junta da Real Fazenda da capitania de São Paulo (1769/1822). Códice 447, vol. 3, fl. 221.

⁴³² LEONZO, Nanci. *Defesa militar e controle social na capitania de São Paulo: as milícias*. 1979. 414 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979. p. 184-185. Na memória dirigida ao recém-empossado capitão-general conde de Palma, Sousa Chichorro acusava que Rendon não havia realizado nenhuma inspeção regular nos regimentos da capitania, limitando-se apenas às reuniões que promovia todos os domingos “em sua casa para instruírem em théorica os officiaes, que quizerem, e bem pouco são os que lá aparecem” (CHICHORRO, Manuel da Cunha de Azeredo Sousa. *Memoria em que se mostra o estado economico e político da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de Dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma com notas históricas e aditamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. conde, por Manoel da Cunha de Azevedo Sousa Chichorro. Com uma carta geographica...* *Revista Trimestral do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, tomo 36, parte primeira, p. 215, 1873).

novas e antigas alianças, a fim de garantir o apoio de que tanto necessitava para a consecução de suas pretensões políticas e mercantis. Nesse sentido, a análise dos ofícios dirigidos pelo funcionário à Corte sugere que a incumbência de gerir os emolumentos dos passaportes expedidos às embarcações marítimas que chegavam aos portos de São Paulo e deles partiam contribuiu decisivamente para que Sousa Chichorro estabelecesse e ampliasse conexões para além dos limites da capitania.

Valendo-se das prerrogativas dispostas no Aviso de março de 1809, o secretário paulista procurou restringir o acesso à prática de transferência de valores dos passaportes para aqueles que, em alguma medida, integravam a sua esfera de influência, mesmo que por vezes isso significasse o atraso nas remessas dos réditos dos passaportes. Em outubro de 1810, depois de ser questionado pelo oficial-maior José Joaquim da Silva Freitas sobre as razões que o impediam de despachar o montante recolhido em São Paulo a cada três meses, Sousa Chichorro afirmava que:

*[...] a causa da tardança daquelas remessas não são por minha causa: com efeito como nos limites desta Capitania há muitos e distantes Portos, por onde se despacham embarcações, eu espero que das vilas que eles pertencem me cheguem as remessas de dinheiro, [...] em consequência desta eu não posso fazer as remessas de três em três meses, salvo se elas forem muito módicas.*⁴³³

Mais tarde, em 1812, o secretário de governo seria censurado mais uma vez pelas autoridades do Rio de Janeiro, em face à demora no envio dos montantes. Dessa vez, Sousa Chichorro defendeu-se argumentando que os negociantes da cidade de São Paulo não detinham crédito suficiente na praça carioca para sacarem as letras de câmbio e que, por isso, quando se encarregavam da remessa dos emolumentos, os mencionados negociantes eram obrigados a desembolsar o numerário para quitar a ordem de pagamento. Assim o secretário concluía sua justificativa:

Peço muito encarecidamente a V. S.^a não me repute omisso em não ter mandado os emolumentos dos Senhores Oficiais dessa Secretaria de Estado pelos Despachos das Embarcações vencidos desde janeiro até junho deste ano, acham-se prontos cento e quarenta mil e oitocentos réis, *mas são tais os Negociantes desta Cidade que*

⁴³³ Ofício do secretário do governo de São Paulo, Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro, ao oficial-mor José Joaquim da Silva Freitas, informando que enviou a letra segura sacada para Joaquim Roberto de Carvalho. 22/07/1810. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo (1644-1830), AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1362. Grifos nossos.

*nenhum tem de sacar dinheiro sobre essa Corte, e sim de pagar, por outra parte não tem ido pessoa de quem eu confie a remessa, tal é a causa da demora involuntária [...].*⁴³⁴

Conforme viemos pontuando até aqui, desde o século XVIII, negociantes paulistas e cariocas mantinham estreitos laços de crédito e dívida entre si, os quais não passavam despercebidos, mesmo para aquelas autoridades reinóis que acabavam de desembarcar na capitania⁴³⁵. Dessa forma, é possível apreendermos as alegações feitas por Sousa Chichorro enquanto expressões de uma determinada estratégia que pretendia alijar parte significativa dos membros da comunidade mercantil paulista das vantagens intrínsecas à prática fiscal-administrativa que se instaurava no período. De fato, os ofícios assinados pelo secretário de governo deixam entrever a emergência de protagonistas que passaram a disputar com os principais grupos radicados em São Paulo o ingresso ao sistema de arrecadação inaugurado nos meses consequentes à transferência da família real para o Brasil.

Dentre esses protagonistas, distinguiram-se alguns dos mais renomados agentes mercantis do Rio de Janeiro da época, os quais, por sua vez, possuíam prováveis interesses em comum com o ilustre clã dos Azeredo Coutinho. Assim, entre os exemplos identificados, sublinhamos o comunicado expedido pelo secretário de governo em 8 de novembro de 1810, em que informava ter encarregado o ouvidor de São Paulo Nuno Eugênio Lóssio e Seiblitiz⁴³⁶ da remessa de uma “letra da quantia de 177\$160 réis” para ser sacada sobre uma das mais importantes casas comerciais da praça do Rio de Janeiro, a Dias, Viúva e Filho.⁴³⁷

⁴³⁴ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442, fl.138. Grifos nossos. Alguns meses antes, em agosto de 1811, Sousa Chichorro desculpava-se pelo atraso no repasse dos valores, alegando não haver “atualmente nesta cidade [de São Paulo] negociante que quisesse passar letras para essa Corte” (Ofício do secretário do governo de São Paulo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro ao oficial-mor Jose Joaquim da Silva Freitas, (...). 21/08/1811. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo (1644-1830), AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1365. Grifos nossos).

⁴³⁵ Entre os relatos feitos pelos capitães-generais acerca das redes creditícias entre a capitania de São Paulo e o Rio de Janeiro, destacamos: Memória apresentada ao Governador de S. Paulo Antônio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802. *Documentos Interessantes...* Vol. 44, p. 129-157.

⁴³⁶ Entre 26 de agosto de 1813 e 8 de dezembro de 1814, período compreendido entre as administrações de D. Luíz Teles da Silva, marquês de Alegrete, e Francisco de Assis Mascarenhas, conde de Palma, o ouvidor Nuno Eugênio de Lóssio e Seiblitiz, o bispo D. Matheus de Abreu Pereira e o intendente da marinha Miguel José de Oliveira Pinto integraram o triunvirato que governou a capitania de São Paulo (AMARAL, Antônio Barreto do, *Dicionário de história de São Paulo*, cit., p. 641).

⁴³⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442. fls.138-139.

Administrada por Luís de Souza Dias e Maria Luiza de Souza, viúva do rico comerciante José Pinto Dias, falecido em 1808, a referida firma expandiu suas atividades, chegando a figurar pouco tempo depois entre os maiores acionistas da companhia de seguros Indemnidade, com um investimento de 40:000\$000 réis⁴³⁸. De acordo com o ofício assinado por Sousa Chichorro, o ouvidor Lóssio e Seiblitiz deveria saldar a dívida contraída perante o governo de São Paulo de 177\$160 réis, ao “sacar a dita letra” contra a empresa Dias, Viúva e Filhos, que passaria a ser a devedora responsável pela ordem de pagamento destinada ao oficial-maior da Secretaria de Estado. Nota-se, portanto, que a ordem de pagamento expressa na letra poderia ser quitada na Secretaria dos Negócios da Marinha ou ser sacada contra algum negociante estabelecido na praça carioca que mantivesse relações de crédito com a própria Secretaria de Estado. Assim, verificamos que as chamadas “letras sacadas” resultantes dos despachos dos emolumentos dos passaportes inscreviam-se nas relações de crédito que articulavam as autoridades e os homens de negócio estabelecidos em São Paulo e na Corte do Rio de Janeiro.

Outro relevante exemplo observado na documentação foi o envio de 147\$080 réis em letra sacada contra o capitão Manuel Moreira Lírio, em maio de 1815⁴³⁹. Negociante matriculado na Real Junta do Comércio desde fevereiro daquele mesmo ano, provedor da Irmandade do Santíssimo Sacramento da Candelária, uma das mais prestigiadas irmandades religiosas do Rio de Janeiro, Moreira Lírio possuía um capital no valor de 10:000\$000 réis investido na companhia de seguros Providente, além de participar ativamente no comércio de farinha de trigo produzido na capitania do Rio Grande.⁴⁴⁰

Homem rico e de projeção na sociedade carioca, Manuel Moreira Lírio era também “corretor na venda dos mais variados artigos, que iam desde terras, imóveis, objetos de prata e até a preparação e venda de escravos especializados”⁴⁴¹. Ao lado de seu irmão Custódio, que desde 1814 atuava como sócio-diretor da companhia de seguros Permanente, Moreira Lírio arrematou, entre os anos de 1815 e 1817, o contrato do subsídio literário sobre a carne na

⁴³⁸ PUNTSCHART, William, *Os negociantes de grosso trato no Brasil colonial, 1808-1822*, cit., p. 113-114. Sobre a companhia de seguro Indemnidade, consultar também: MEGLIORINI, Leandro. *A companhia de seguros Indemnidade: história de empresas no Brasil joanino (1808-1822)*. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2008.

⁴³⁹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442, fl. 139.

⁴⁴⁰ PUNTSCHART, William, op. cit., p. 120-121 e 185.

⁴⁴¹ GORENSTEIN, Riva, *Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830*, cit., p. 152.

Corte. No mesmo período, os irmãos Moreira Lírio associaram-se a Antônio da Silva Prado no arremate do novo imposto da capitania de São Paulo. Segundo Riva Gorenstein:

Por este contrato adquiriram o direito de perceber 6\$400 de cada botequim ou venda de molhados serra acima; a mesma quantia sobre os gêneros de importação, nas vilas da marinha; o imposto sobre os animais que passavam pelo registro de Sorocaba. Recebiam 230 réis por cada besta, duzentos réis por cavalo e cem réis por cabeça de gado vacuum, o que nos permite deduzir ser o arrendamento de contratos uma atividade altamente lucrativa.⁴⁴²

Nos anos seguintes, outros agentes cariocas seriam incumbidos do repasse dos emolumentos para a Secretaria dos Negócios da Marinha. Em 1819, Souza Chichorro indicaria para essa tarefa os negociantes Joaquim de Carvalho Raposo e José Monteiro da Silva, este último proprietário de uma fazenda em Rio Claro, no Vale do Paraíba fluminense, onde produzia o café e a aguardente que comercializava na praça do Rio de Janeiro⁴⁴³. Já em março de 1822, Antônio Soares de Paiva seria designado pelo secretário de governo paulista para efetuar a remessa de 101\$320 réis, “importância dos passaportes expedidos nos portos das vilas de Santos e Paranaguá”⁴⁴⁴. Negociante de grosso trato nascido na Colônia do Sacramento, Soares de Paiva distinguia-se como um dos principais produtores de carne destinada ao consumo da Corte. Entre os anos de 1810 e 1824, junto com seus filhos e sócios, Soares de Paiva arrematou diretamente no Conselho da Fazenda no Rio de Janeiro o contrato dos dízimos das carnes e couros da capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul.⁴⁴⁵

⁴⁴² GORENSTEIN, Riva, *Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830*, cit., p. 152. Em 1820, os irmãos Moreira Lírio e Antônio da Silva Prado também arrematariam o contrato do imposto de Guarapuava. Deputado do Banco do Brasil, Manuel Moreira Lírio atuaria ainda como “caixa e administrador responsável pelo recolhimento da meia siza que recaía sobre todas as embarcações comercializadas na capital” (Ibidem, p. 151). De acordo com João Luís Frago, o inventário *post-mortem* de Moreira Lírio feito em 1840 registrava uma fortuna estimada em 206:906\$662, composta por joias, prédios urbanos e propriedades rurais (*Homens de grossa aventura...*, cit., p. 318).

⁴⁴³ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442. fl.139 v. José Monteiro da Silva consta como um dos primeiros povoadores de Rio Claro, região em que lhe fora concedida uma sesmaria em 1814 (DANTAS, Luiz Ascendino. *São João Marcos e Rio Claro: suas origens, primeiros povoadores, limites com São Paulo. O café. Genealogia da família Portugal: subsídio histórico*. Rio de Janeiro: Oficinas de O. Cortes, Botelho & Cia., 1936. p. 8).

⁴⁴⁴ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442. fl. 141.

⁴⁴⁵ BERUTE, Gabriel Santos. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. p. 148; MIRANDA, Marcia Eckert. *Fronteira, guerra e tributos: Rio Grande de São Pedro do Sul (1750-1825)*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos, 24., 2007, São Leopoldo. *Anais...* São Leopoldo: ANPUH; Unisinos, 2007. p. 6. Segundo Maximiliano Menz, em 1820, a sociedade Antônio Soares de Paiva & Filhos atravessou da Banda Oriental para o Rio Grande cerca de 30 mil vacuns (*Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. p. 189).

Ademais, a precedência conferida por Sousa Chichorro aos homens de negócio atuantes na sede do império luso-brasileiro também englobava alguns dos agentes britânicos que ali haviam se instalado logo após o desembarque do príncipe regente. Em um ofício de fevereiro de 1811, Sousa Chichorro afirmava ter confiado a Louis Perigal uma letra segura da quantia de 178\$480 réis, “importância dos passaportes das embarcações que saíram dos portos das vilas de Santos, São Sebastião e Paranaguá desde o 1º de julho até o último de dezembro do ano próximo passado”.⁴⁴⁶

Residindo na Rua do Rosário, Rio de Janeiro, o inglês era sócio da firma Perigal & Shaw que, entre outras atividades, participava no comércio marítimo realizado entre a Corte e os demais portos do Centro-Sul brasileiro⁴⁴⁷. Em uma dessas negociações, em julho de 1810, os tripulantes de uma de suas lanchas que navegava entre Santos e o Rio foram detidos na Vila Bela da Princesa pelo capitão-mor Julião de Moura Negrão, sob a alegação de que eles, além de não possuírem os documentos necessários, promoviam “todo o tipo de desordens” na região⁴⁴⁸. Louis Perigal, que naquela ocasião estava tratando de negócios na vila de São Sebastião, procurou solucionar o imbróglio recorrendo ao apoio do capitão-general Franca e Horta. De forma lisonjeira e pouco formal, o inglês dava mostras da intimidade de que desfrutava do governador paulista e da sua esposa, D. Leonor, ao agradecer “a honra e a felicidade de gozar do recolhimento benigno e agradável” que recebera do “ilustre” casal durante uma breve estada na cidade de São Paulo.⁴⁴⁹

Em resposta à carta de Perigal, Franca e Horta prontamente ordenou a soltura da tripulação e repreendeu o capitão-mor, afirmando que:

*A vista de tudo, e mesmo por ser Luiz Perigal um negociante de tanto crédito, que merece, que S. A. R. se dignasse recomendar muito nesta capitania é do meu dever estranhar muito a Vm.^{ce} o seu Comportamento, no qual se vê ter tido nele muita parte a paixão, e mesmo falta de execução das minhas ordens [...].*⁴⁵⁰

⁴⁴⁶ Ofício do secretário do governo de São Paulo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro ao oficial-mor José Joaquim da Silva Freitas [...]. 09/02/1811. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo (1644-1830). AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1364.

⁴⁴⁷ ALMANAQUE do Rio de Janeiro: 1811, cit., p. 214; *Gazeta do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 15 fev. 1809.

⁴⁴⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819)*. Caixa 23 – Ordem 255, 23-2-104.

⁴⁴⁹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819)*. Caixa 23 – Ordem 255, 23-2-106.

⁴⁵⁰ Para o Senhor Capitão Mor da Vila Bela sobre a soltura de presos ingleses e a consideração que merece Luiz Perigal. 04/10/1810. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo* (...). Vol. 59, p. 80-81. Grifos nossos. Depois de liberar os membros da tripulação, o capitão-mor Moura Negrão respondeu, em 16 de outubro de 1810, ao capitão-general, afirmando que “se eu soubra que V. Ex.^a tinha recomendação de S. A. R.

Na mesma época, depois de efetuar a compra de onze pipas de aguardente na vila de São Sebastião e na Vila Bela da Princesa, Louis Perigal encaminharia um requerimento ao mesmo capitão-general, questionando de que modo deveriam ser pagas as taxas devidas, uma vez que, nas ditas localidades, não havia “alfândega, nem pauta de direitos para se regularem os cobradores do mesmo”⁴⁵¹. Assim como antes, Franca e Horta rapidamente equacionou o impasse envolvendo seu antigo hóspede, informando ao juiz da alfândega santista que julgasse os direitos devidos tal como determinava as reais ordens sobre esse assunto. Entretanto, o capitão-general fazia uma ressalva:

[...] como o mesmo Perigal está de partida, e lhe causa grande incomodo a demora, e por outra causa pelo *Aviso da Cópia inclusa do Exmo. Sr. Conde de Linhares S. A. R. manda que a este inglês se dê todo o adjutório para bem concluir suas transações mercantis*: Vm.^{cc} o admitirá a uma fiança idônea dos direitos que deve pagar, não o demorando por isso na sua viagem.⁴⁵²

Ao constataremos os privilégios que Louis Perigal detinha junto ao governador de São Paulo, não é difícil supor as razões que levaram Souza Chichorro a facultar-lhe a tarefa de remeter os emolumentos para a Secretaria dos Negócios da Marinha. Afinal, segundo sublinhava o capitão-general, o negociante britânico lhe havia sido recomendado pelo próprio príncipe regente e pelo ministro D. Rodrigo de Souza Coutinho. Além disso, em janeiro de 1810, Brás Carneiro Leão e alguns produtores das vilas de São João Del-Rei, em Minas Gerais, e Piraí e Rezende, no Vale do Paraíba fluminense, certificavam por meio de um abaixo-assinado dirigido à Coroa a “boa reputação e probidade” de Perigal. Conforme os signatários, desde 1808 o inglês possuía um “sítio” no bairro carioca de São Cristovão, local em que as tropas vindas de Minas Gerais e interior do Rio de Janeiro descarregavam “de forma segura” diversos “gêneros exportáveis”, dentre eles o café e o açúcar.⁴⁵³

De modo semelhante, outros conceituados negociantes de origem britânica foram destacados por Sousa Chichorro, a exemplo do representante comercial Daniel Hunlly, que

de Luiz Perigal eu havia de fazer toda a estima e havia de participar a V. Ex.^a que por uma semelhante recomendação *tinha afrouxado as rédeas da exatidão com que me devia comportar e tinha anuído* as suas rogativas nesta ou naquela matéria”(Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819)*. Caixa 23 – Ordem 255, 23-2-114. Grifos nossos).

⁴⁵¹ Para o Doutor Juiz da Alfândega de Santos [sobre os direitos que devem pagar Luiz Perigal]. 03/10/1810. *Documentos Interessantes*.. Vol. 59, p. 77.

⁴⁵² Ibidem, p. 77.

⁴⁵³ Requerimento encaminhado por Luiz Perigal ao Ministério do Império. 1810, 1831-1833. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-547, 020 nº 001-002. Anos mais tarde, em uma representação assinada em 1830, Louis Perigal declarava ser proprietário de uma “fábrica de açúcar” próxima à Lagoa de Itaipu, na vila Real da Praia Grande (atual Niterói), além de “pastos e gados” na mesma região.

em agosto de 1812 ocupou-se da remessa de 140\$800 réis contra a firma Samuel & Phillips, “dessa Corte, moradores da Rua Direita”⁴⁵⁴. Administrada por Denis Moses Samuel e Alfred Phillips, a firma inglesa realizava comércio com o reino português e seus domínios desde antes das transformações ocorridas em 1808, especialmente na importação de vinhos do Porto. Uma vez instalada no Rio de Janeiro, a Samuel & Phillips diversificou suas atividades, passando a atuar no saque de letras de câmbio. Nos anos subsequentes à proclamação da Independência, a empresa desempenharia importantes funções como principal agência financeira do governo brasileiro em Londres, e até mesmo como procuradora de Pedro I após a sua abdicação em 1831.⁴⁵⁵

Analizados em conjunto, os ofícios expedidos pela Secretaria paulista descortinam a estratégia seguida por Sousa Chichorro de beneficiar determinados grupos assentados na praça do Rio de Janeiro, que integravam a sua rede de relações. Não obstante, a despeito dos vínculos que uniam o secretário com grupos externos à capitania, bem como as declarações que fizera acerca da “falta” de crédito que havia entre os homens de negócio de São Paulo, a documentação compulsada revela também alianças construídas entre Sousa Chichorro e importantes nomes da elite paulista, entre os quais figuravam José Vaz de Carvalho e Antônio Cardoso Nogueira.

Conforme visto no capítulo anterior, o coronel de milícias Vaz de Carvalho era um dos mais respeitados homens de negócio da capital paulista do período, atuando na administração dos contratos régios na capitania e na criação e comércio de cavalos e muares. Incumbido em agosto de 1811 da remessa de 230\$000 réis, “produto dos passaportes régios das embarcações que têm saído dos portos desta capitania”, o coronel miliciano não poupou esforços para obter o reconhecimento das instâncias administrativas que, a partir de 1808, começaram a ser instaladas no Rio de Janeiro⁴⁵⁶. Nesse sentido, interessado nas novas oportunidades que se abriam aos negócios na época, em fevereiro daquele ano o coronel ofereceu às suas custas

⁴⁵⁴ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442, fl.138.

⁴⁵⁵ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e comércio no Brasil imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 237-245.

⁴⁵⁶ Ofício do secretário do governo de São Paulo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro ao oficial-mor Jose Joaquim da Silva Freitas (...). 21/08/1811. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo (1644-1830), AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, doc. 1365.

cem bestas muares para o serviço das Reais Cavalariças. Agradecendo pelo relevante serviço prestado, o governador de São Paulo comprometeu-se a levar aquele gesto ao conhecimento do príncipe regente, “a quem já em outras vezes tenho representado o quanto vossa mercê é digno da régia contemplação pelas suas liberalidades para as precisões do Estado, e mesmo pelos seus bons serviços nas comissões e empregos que tem exercido e está exercendo”.⁴⁵⁷

Assim como Vaz de Carvalho, Antônio Cardoso Nogueira era reconhecido pelas autoridades e negociantes da Corte como um dos mais prestigiados homens de negócio da capital paulista⁴⁵⁸. Natural da vila de Amarantes, norte de Portugal, Cardoso Nogueira enriqueceu durante o período joanino com a venda de fazendas secas no Rio de Janeiro, garantindo assim, em 1816, o deferimento de sua matrícula na Real Junta do Comércio⁴⁵⁹. Não por acaso, em pelo menos duas oportunidades, Sousa Chichorro confiara-lhe a remessa dos emolumentos: a primeira, em fevereiro de 1812, quando o negociante foi encarregado do envio de 111\$040 réis, enquanto a segunda foi realizada no final de 1821, apenas alguns meses antes da eclosão do chamado “movimento bernardista”, no qual Cardoso Nogueira exerceu papel crucial.⁴⁶⁰

Nesse mesmo ano de 1821, Sousa Chichorro delegou a remessa de 308\$820 réis ao brigadeiro João Jacomo de Baumann⁴⁶¹. Nascido na Suíça, Baumann mudou-se para Lisboa

⁴⁵⁷ Carta para o coronel José Vaz de Carvalho. 05/02/1808. *Documentos Interessantes...* Vol. 57, p. 285.

⁴⁵⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Listas Nominativas dos Habitantes da Cidade de São Paulo* (1813). De acordo com as demais listas nominativas da cidade de São Paulo, em 1817 Cardoso Nogueira ocupou o posto de tenente miliciano e, em 1822, alcançou a patente de capitão. Segundo Vera Lúcia Nagib Bittencourt, Cardoso Nogueira, vinha “desde o governo joanino, atuando no abastecimento da Corte e, muito provavelmente, estivesse ligado a interesses de grosso trato que apoiavam a monarquia constitucional, com sede no Rio de Janeiro, mas não pretendiam o desmembramento do Império” (*De alteza real a imperador...*, cit., p. 143).

⁴⁵⁹ Segundo Puntschart, para obter a matrícula na Real Junta, o negociante deveria comprovar “além da posse de grandes quantias, que estava estabelecido na praça com domicílio certo e correspondência regular e possuir correto conhecimento sobre escrituração mercantil” (PUNTSCHART, William. *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*. 1998. 152 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998. p. 11).

⁴⁶⁰ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822)*. Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania. Caixa 84 – Ordem 442. fls. 138 e 141. DELATORRE, Aparecida Vanessa. *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*. 2003. 177 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003. Segundo Alberto Sousa, “o capitão de milícias Antônio Cardoso Nogueira, amigo pessoal do coronel Francisco Ignácio de Souza Queiróz e assaz relacionado entre os militares da província, propôs-se, em dado momento, a monopolizar o abastecimento de carne verde à população da capital, mas em condições tão onerosas para os consumidores, que Martim Francisco e Jordão reputaram inaceitável a proposta e combateram no seio do governo [...]” (*Os Andradas*, cit., v. 2, p. 540-541).

⁴⁶¹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Mestres de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822)*. Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania. Caixa 84 – Ordem 442. fl. 141.

em fins do século XVIII, época em que iniciou sua longa carreira militar. Em 1808 transferiu-se com sua família para a América, passando logo em seguida para a capitania de São Paulo, para ocupar as funções de adido ao Estado-maior do Exército. Em 1809 foi encarregado da vistoria das companhias de cavalaria miliciana destacadas no Rio Grande de São Pedro do Sul. No ano seguinte, já promovido ao posto de coronel, Baumann foi designado para inspecionar as tropas de linha e miliciana de Pernambuco, Paraíba e Ceará. De volta a São Paulo, em 1821, foi destacado para a ajudância de ordens do governo da província, função que exerceu até 1823.⁴⁶²

De modo significativo, a indicação de Baumann para a transferência dos emolumentos revela como o secretário de governo paulista procurou favorecer indivíduos que, embora não participassem ativamente das linhas mercantis da região, integravam a ampla rede de sociabilidade e de parentesco à qual pertencia. É o que se comprova quando observamos os vínculos que entrelaçavam ambas as famílias desde pelo menos 1818, quando João Maria de Sousa Chichorro e Lima, primogênito do secretário de governo, e a filha do brigadeiro, Carlota Leonor de Baumann, casaram-se na capital paulista⁴⁶³. Com efeito, a aliança selada entre os dois renderia novos frutos anos mais tarde, mais precisamente em 1823, quando Baumann, “desejando aumentar sua agricultura”, solicitou a concessão de uma sesmaria contígua à fazenda que Sousa Chichorro possuía na freguesia de Paraibuna, distrito da vila de Jacareí. Este, que naquela ocasião acabara de ser transferido de seu cargo na Secretaria de Governo para ocupar a função de juiz de fora de Taubaté, testemunhou a favor do brigadeiro, certificando que as terras requeridas eram de fato devolutas.⁴⁶⁴

⁴⁶² Requerimento encaminhado por João Jacomo de Baumann ao Ministério do Império, solicitando licença para transitar da Ordem de São Bento de Aviz para a Ordem da Rosa. 1829. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 nº 003; e Requerimento encaminhado por João Carlos de Baumann, Maria Carlota Baumann e Leonor Carlota Baumann ao Ministério do Império, solicitando providências para que possam receber a metade da tença que lhes compete, pelo falecimento de seu pai marechal João Jacomo de Baumann. 1840. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 nº 001-003.

⁴⁶³ Requerimento encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (coronel de milícias, fidalgo cavaleiro da Casa Real) ao Ministério do Império solicitando o título de visconde de Jundiá, ou visconde de Paraibuna, com sobrevivência para seu filho tenente João Maria de Souza Chichorro e Lima, aposentadoria do cargo de secretário do governo de Pernambuco com ordenado de 600\$000, o exercício de moço fidalgo no Paço Imperial, para si e seu filho, e licença para que seu filho João Maria de Souza Chichorro e Lima case com Carlota Leonor de Baumann. 1818-1823. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 nº 006.

⁴⁶⁴ Requerimento encaminhado por João Jacomo de Baumann (brigadeiro, ajudante de ordens do governo de São Paulo) ao Ministério do Império solicitando como sesmaria, uma légua de terras em Parahibuna, para aumentar sua lavoura. 1823. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 nº 001.

**CAPÍTULO 4 – A CAPITANIA/PROVÍNCIA DE SÃO PAULO NAS
RELAÇÕES MERCANTIS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1808-1821)**

CAPÍTULO 4 – A CAPITANIA/PROVÍNCIA DE SÃO PAULO NAS RELAÇÕES MERCANTIS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1808-1821)

“No domínio comercial o ato mais importante e de mais graves consequências do reinado americano de Dom João VI foi o tratado de 1810”. Assim referia-se Oliveira Lima, em seu clássico estudo já citado, a um dos episódios mais discutidos e analisados pela historiografia produzida sobre a administração joanina no Brasil⁴⁶⁵. Figurando entre os marcos mais emblemáticos da cronologia consagrada pelos autores dedicados ao tema, os tratados de aliança e de comércio firmados entre o regente português e a majestade britânica em fevereiro de 1810 foram comumente apreendidos como a consolidação da ascendência inglesa sobre os desígnios políticos e econômicos do futuro império do Brasil. Com efeito, em que pesem as distintas abordagens teórico-metodológicas, parte substancial das interpretações elaboradas sobre os termos acordados entre as duas Coroas buscou evidenciar o caráter “unilateral” do tratado que, nas palavras de Oliveira Lima, foi “franca e inequivocamente favorável à Grã-Bretanha”.⁴⁶⁶

Do mesmo modo, sob o epíteto de “tratados desiguais”, o compromisso estabelecido entre os dois reinos emerge na maioria das leituras sobre o assunto como a expressão máxima da “arguta” diplomacia britânica e da “debilidade” política, econômica e militar que Portugal passou a experimentar cada vez mais, desde a eclosão das guerras napoleônicas no limiar do século XIX. Presente em diversas análises de diferentes épocas, a exemplo das formuladas por Francisco Varnhagen, Oliveira Lima, Alan Manchester, Roberto Simonsen, Manuel Pinto de Aguiar e Valentim Alexandre⁴⁶⁷, entre outros, a associação entre as disposições do tratado de 1810 e a “vulnerabilidade” portuguesa no cenário político europeu do período foi descrita de modo contundente por João Pandiá Calógeras, em trabalho publicado na década de 1930:

⁴⁶⁵ LIMA, Manuel de Oliveira, *Dom João VI no Brasil: 1808/1821*, cit., v. 1, p. 374.

⁴⁶⁶ *Ibidem*, p. 375.

⁴⁶⁷ VARNHAGEN, Francisco Adolfo de, *Historia geral do Brasil antes da sua separação e independencia de Portugal*, cit., p. 528-529; LIMA, Manuel de Oliveira, *Dom João VI no Brasil: 1808/1821*, cit., v. 1, especialmente o primeiro e o nono capítulos; MANCHESTER, Alan Krebs. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 73-93. (Publicado originalmente em inglês em 1933); SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937. p. 239-254; AGUIAR, Manuel Pinto de. *A abertura dos portos: Cairu e os ingleses*. 2. ed. [1ª ed. de 1958]. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 2008, p. 107-110; e ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto: Afrontamento, 1993. p. 176-177.

Como atenuante, talvez se possa alegar, para diminuir a gravidade do erro econômico e político cometido, que o *governo lusitano se achava inteiramente nas mãos da Inglaterra, e entre esta e a ameaça francesa figurava como casca de noz entre o malho e a bigorna*.⁴⁶⁸

De acordo com tais considerações, a “sujeição” do reino português aos ditames da diplomacia britânica em face da “ameaça” napoleônica já havia sido delineada nas cláusulas da convenção secreta assinada poucas semanas antes do embarque da família real para o Brasil, em 22 de outubro de 1807, pelo plenipotenciário D. Domingos de Sousa Coutinho e George Canning, representante do rei inglês Jorge III⁴⁶⁹. De fato, logo no preâmbulo do acordo, o emissário de D. João assinalava a grave situação em que o Reino e seus domínios então se encontravam “em consequência das exigências injustas do governo francês”.⁴⁷⁰

Dividida em nove artigos e dois atos adicionais, a convenção secreta estipulava as ações que cada uma das nações deveria cumprir caso as tropas francesas marchassem em direção a Lisboa. Assim, no primeiro artigo, os signatários autorizavam as tropas inglesas a ocuparem a Ilha da Madeira, tão logo Napoleão declarasse Portugal como sua inimiga, ou se o regente, “a fim de evitar a guerra com a França”, decidisse pela interdição de seus portos aos navios de bandeira britânica⁴⁷¹. No artigo seguinte, a majestade inglesa comprometia-se em aprestar seis naus de guerra para “proteger o embarque da família real e a escoltá-los à América”, além de despachar para Portugal e para a Ilha da Madeira um destacamento com cinco mil homens⁴⁷². Ademais, no sexto artigo, a Inglaterra declarava “não reconhecer jamais como rei de Portugal príncipe algum que não seja o herdeiro e representante legítimo da família real de Bragança”, reiterando assim “as relações de amizade que tem há tanto tempo ligado as duas Coroas de Portugal e da Grã-Bretanha”.⁴⁷³

Em contrapartida ao suporte dispensado a D. João e à sua Corte no decurso da longa travessia do Atlântico, o sétimo artigo da convenção obrigava o governo português a negociar

⁴⁶⁸ CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. 6. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966. p. 74. Grifos nossos.

⁴⁶⁹ Convenção secreta entre o príncipe regente o senhor Dom João e Jorge III rei da Grã-Bretanha (...) assignada em Londres a 22 de outubro de 1807. In: CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente compilados, coordenados e anotados por José Ferreira Borges de Castro, secretário da Legação de Sua Magestade na Corte de Madrid, associado provincial da Academia Real das Sciencias de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857. v. 4, p. 237-253.

⁴⁷⁰ Ibidem, v. 4, p. 237.

⁴⁷¹ Ibidem, v. 4, p. 241.

⁴⁷² Ibidem, v. 4, p. 243.

⁴⁷³ Ibidem, v. 4, p. 245-247.

um “tratado de auxílio e de comércio” com a Inglaterra, assim que estivesse instalado no Brasil⁴⁷⁴. A urgência de um novo tratado comercial entre os dois tradicionais aliados seria sublinhada mais uma vez em um dos atos adicionais da convenção, em que ficava “plenamente entendido e ajustado que desde o momento em que os portos de Portugal forem fechados à bandeira inglesa, e por todo o tempo que assim continuem, os tratados existentes entre a Grã-Bretanha e Portugal devem considerar-se suspensos”⁴⁷⁵. Ou seja, enquanto o reino português estivesse sob a ocupação francesa, todos os antigos tratados mercantis concertados desde a segunda metade do século XVII com a Coroa britânica seriam revogados, tornando-se, assim, imprescindível aos interesses portugueses – e especialmente aos ingleses – a confecção de um novo acordo⁴⁷⁶. Afinal, o bloqueio continental decretado em novembro de 1806 por Napoleão e a ruptura formal da neutralidade portuguesa reduziram sensivelmente o volume das exportações inglesas, contribuindo sobremaneira para que o Brasil e as regiões circunvizinhas despontassem aos olhos do governo britânico como “importante fator de recuperação e estímulo aos comerciantes ingleses que aí viram um território seguro de colocação dos seus produtos”⁴⁷⁷.

Não por acaso, durante o período em que Portugal permanecesse fechado aos súditos de Jorge III, outro ato adicional asseguraria às embarcações estrangeiras um porto franco na Ilha de Santa Catarina – “ou em qualquer outro lugar da costa do Brasil” –, onde poderiam descarregar suas mercadorias pagando os mesmos direitos que pagavam até aquela ocasião nos portos reinóis⁴⁷⁸. Por seu turno, ao ratificar a convenção secreta em 8 de novembro

⁴⁷⁴ Convenção secreta entre o príncipe regente o senhor Dom João e Jorge III rei da Grã-Bretanha [...] assignada em Londres a 22 de outubro de 1807. In: CASTRO, José Ferreira Borges de, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos...*, cit., v. 4, p. 247.

⁴⁷⁵ Ibidem, v. 4, p. 251.

⁴⁷⁶ Sobre os principais acordos comerciais firmados entre Portugal e Inglaterra entre os séculos XVII e XVIII ver os dois primeiros capítulos de: MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit.

⁴⁷⁷ CARDOSO, José Luís. Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleónicas. In: CARDOSO, José Luís; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SERRÃO, José Vicente (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleónica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010. p. 49. O impacto negativo do bloqueio continental e o fechamento dos portos portugueses na produção manufatureira britânica também foi assinalada por Olga Pantaleão (A presença inglesa. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização Brasileira*. O Brasil Monárquico. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1965. Tomo 2, v. 1, p. 70-71; e ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos: 1800-1808*. Bauru, SP: Edusc, 2008. p. 23).

⁴⁷⁸ Convenção secreta entre o príncipe regente o senhor Dom João e Jorge III rei da Grã-Bretanha [...] assignada em Londres a 22 de outubro de 1807. In: CASTRO, José Ferreira Borges de, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos...*, cit., v. 4, p. 249-251. Caso fosse instituído, o porto franco pretendido pelos ingleses na Ilha de Santa Catarina funcionaria nos mesmos moldes do porto franco de Lisboa, criado em 13 de maio de 1796 pela rainha D. Maria. De acordo com a lei expedida nessa data, facultava-se aos proprietários das embarcações o direito de reexportar as mercadorias descarregadas pagando somente “o direito de um por cento sobre o seu valor, deduzindo pelas faturas, que devem apresentar os capitães dos navios, ou os

daquele ano, o príncipe regente descartara esse projeto por considerar que “no momento atual, o estabelecimento na Ilha de Santa Catarina faria irritar as potências aliadas do continente”⁴⁷⁹. No lugar dessa cláusula, D. João predispunha-se a acordar com a Inglaterra “um meio mais disfarçado para se fazer este comércio, para o que se tratará com o governo britânico quando ele queira”.⁴⁸⁰

Comprometido com as disposições fixadas e homologadas na convenção secreta, o regente embarcaria com toda a sua comitiva rumo aos domínios portugueses na América em 29 de novembro de 1807. Como era de se esperar, a notícia da transferência da corte para o Brasil foi recebida com entusiasmo tanto pela Coroa britânica quanto pelos comerciantes e industriais que nutriam a expectativa de que, em um futuro próximo, um novo tratado comercial favorável às exportações inglesas seria sancionado por D. João⁴⁸¹. Todavia, a assinatura da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, primeira medida prescrita pelo príncipe regente logo após o seu desembarque em solo americano, estava longe de significar a satisfação irrestrita dos privilégios mercantis aspirados pelo representante inglês e que haviam sido expressos no texto da Convenção de outubro de 1807.

Refutando as análises que circunscreviam a abertura dos portos à condição de prova irrefragável da ingerência britânica sobre a administração joanina no Brasil, Tobias Monteiro ressaltava que, ao abranger as chamadas “nações amigas”, a Carta Régia de 1808 frustrava os interesses comerciais ingleses, uma vez que, “apesar da imensa superioridade da sua marinha mercante sobre as demais potências, procurava a Inglaterra arredar concorrentes, ou pelo menos dificultar-lhes o movimento”⁴⁸². Por sua vez, mesmo reconhecendo que os ingleses eram notoriamente os mais beneficiados com a “abertura dos portos ao comércio mundial”, Alan Manchester afirmava que as disposições da Carta Régia não haviam agradado plenamente o governo britânico, que na época ainda insistia para que lhe fosse concedido um

seus consignatários”. Caso os proprietários decidissem destinar as mercadorias para o consumo do Reino, os “competentes direitos” exigidos pela alfândega lisboeta seriam cobrados normalmente (SILVA, António Delgado da. *Collecção da legislação portuguesa desde a última compilação das ordenações*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1828. v. 4, p. 279).

⁴⁷⁹ Ratificação do príncipe regente o senhor Dom João à convenção secreta de 22 de outubro de 1807 entre as coroas de Portugal e Grã-Bretanha, dada a 8 de novembro do dito ano. In: CASTRO, José Ferreira Borges de, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos...*, cit., v. 4, p. 261-262.

⁴⁸⁰ Ibidem, v. 4, p. 262.

⁴⁸¹ PANTALEÃO, Olga, A presença inglesa, cit., p. 71.

⁴⁸² MONTEIRO, Tobias. *História do Império: a elaboração da independência*. Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1927. p. 66.

porto exclusivo na América portuguesa⁴⁸³. Segundo o autor, esse “descontentamento” podia ser atestado pela resposta dirigida em março de 1808 ao príncipe D. João por um membro do corpo diplomático inglês, depois de ter sido questionado sobre o modo como a notícia da franquia dos portos havia sido recebida por seus superiores. De acordo com o emissário, a medida “só poderia causar um bom efeito na Inglaterra, mas, se estivesse autorizado a entrada de navios britânicos e de manufaturas inglesas em termos mais vantajosos do que os concedidos aos navios e mercadorias das outras nações estrangeiras, causaria maior satisfação”.⁴⁸⁴

Mais recentemente, Valentim Alexandre enfatizou que as concessões previstas na convenção secreta de outubro de 1807 tinham uma “amplitude muito inferior” àquelas que de fato foram estipuladas pela Carta Régia de janeiro de 1808⁴⁸⁵. Conforme o autor, o fim do “exclusivo comercial português no Brasil” provocado pela ocupação militar francesa e pelo bloqueio marítimo imposto aos portos do Reino “não impunha só por si a abertura generalizada dos principais portos brasileiros”, muito menos a redução dos direitos de entrada de produtos importados. A explicação do “abandono de todas as restrições à abertura dos portos”, segundo Alexandre, residia provavelmente na “pressão dos interesses locais”, dentre os quais distinguia José da Silva Lisboa como o “porta-voz” de grupos de produtores da capitania baiana.⁴⁸⁶

Nessa mesma perspectiva, Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa questionam os estudos que realçaram a “fatalidade” da abertura dos portos diante do recrudescimento dos conflitos na Europa, bem como a ênfase conferida à influência britânica sobre o regente português, em vista à consolidação de seus interesses no comércio marítimo brasileiro⁴⁸⁷. Para os autores, o argumento recorrente de que a Carta Régia de janeiro de 1808 atendia à necessidade de escoamento das produções coloniais ao mercado estrangeiro não explica as disposições aprovadas naquela ocasião, visto que:

⁴⁸³ MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit. p. 73-74.

⁴⁸⁴ Ibidem, p. 74-75.

⁴⁸⁵ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 212.

⁴⁸⁶ Ibidem, p. 212.

⁴⁸⁷ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana; COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

[...] teria sido possível explorar algumas alternativas, como a criação de um porto franco nos Açores, que chegou a ser sugerida por D. Domingos de Sousa Coutinho, ou, pelo menos, impor formas de condicionamento ou de limitação das relações comerciais diretas com o estrangeiro.⁴⁸⁸

Assim como Alexandre, Pedreira e Costa sublinham que as circunstâncias não exigiam “certamente a redução dos direitos alfandegários que a carta régia também determinava”⁴⁸⁹. Segundo os autores, ao “exorbitar” o que era “necessário naquele momento para responder estritamente à situação”, a abertura dos portos decretada por D. João assinalou o “início de uma ação política que se concebe já brasileira, isto é, que consulta acima de tudo os interesses brasileiros”.⁴⁹⁰

Se a pressão exercida por grupos locais contribuiu para que a diminuição das taxas de importação fosse inclusa junto às determinações da Carta Régia de janeiro de 1808, não é difícil de supor que os contornos “abrangentes” que a abertura dos portos assumiu em detrimento dos planos britânicos de um porto exclusivo tenham também resultado, ao menos em parte, da ação de segmentos proprietários e negociantes radicados nas principais praças da América portuguesa. É o que sugere a representação dirigida pelos membros do Corpo de Comércio da Bahia ao príncipe regente em meados de 1808⁴⁹¹. No documento, os negociantes que compunham o colegiado protestavam contra a afluência cada vez maior de representantes de firmas inglesas para o Brasil, acusando-os de promover a “calamidade pública” e o “depauperamento” dos “comerciantes nacionais”. Segundo os subscritores da representação, a instalação de casas comerciais britânicas era, na realidade, a captura da colônia “sem efusão de sangue”, constituindo-se parte de um “sistema de conquista, um dos rasgos mais bem projetados de Política, ou um dos mais astuciosos estratagemas bélicos”.⁴⁹²

Acusando a “manhosa introdução [de ingleses] a título de amizade sob pretextos aparentes de estabelecer e melhor coadjuvar”, os negociantes baianos suplicavam para que a fixação de estrangeiros com casas comerciais nos “domínios do Brasil” não fosse

⁴⁸⁸ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana; COSTA, Fernando Dores, *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*, cit., p. 208.

⁴⁸⁹ Ibidem, p. 208.

⁴⁹⁰ Ibidem, p. 208-209.

⁴⁹¹ Representação do Corpo do Comércio da Bahia, pedindo ao príncipe regente que os estrangeiros se não estabeleçam com casas de negócios nos Domínios do Brasil para os não prejudicar. [s. l.]. 1808. Fundação Biblioteca Nacional. Localização: I-31, 28, 26.

⁴⁹² Ibidem, fl. 4.

permitida⁴⁹³. Em vez disso, pediam para que os ingleses fossem “tratados com os ofícios de hospitalidade nas ocasiões necessárias, e oportunas, e [que] *se pratique com todos igualmente o Direito das Gentes sem aquela singularidade que vai constituir o prejuízo dos mesmos negociantes*”.⁴⁹⁴

Apesar das rogativas do Corpo de Comércio baiano, durante todo o ano de 1808 inúmeras firmas britânicas instalaram escritórios em Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Segundo dados apresentados por Olga Pantaleão, em setembro daquele ano, somente na Corte havia cerca de 100 casas comerciais inglesas, a maior parte delas empresas tradicionais que desde há muito antes atuavam no comércio com Portugal, Espanha e Estados Unidos⁴⁹⁵. No entanto, a despeito do notável afluxo de representantes comerciais britânicos, muitos agentes viram-se obrigados a retornar ao país de origem depois de serem surpreendidos pelas condições nada favoráveis que se impunham aos seus negócios, desde o instante em que as embarcações estrangeiras atracavam nos portos brasileiros.⁴⁹⁶

Em um abaixo-assinado remetido pelo cônsul James Gambier à Corte em outubro de 1808, os membros da comunidade mercantil inglesa do Rio de Janeiro enfatizavam os “prejuízos e inconvenientes” suportados pela ausência de armazéns e “pessoas competentes para arranjá-los”⁴⁹⁷. De acordo com os signatários, além dos galpões inapropriados destinados ao depósito das mercadorias, o número insuficiente de balsas empregadas na descarga dos navios acarretava a “perda de tempo pelas longas demoras” e, conseqüentemente, o acréscimo nas taxas de ancoragem exigidas diariamente de cada embarcação fundeada. Ademais, os negociantes denunciavam a prática comum entre os funcionários da alfândega carioca de executarem “exorbitantes avaliações de certas fazendas”, o que implicava a cobrança de direitos superiores aos 24% *ad valorem* fixados pela Carta Régia de janeiro de 1808. Nas palavras dos próprios agentes:

[...] em alguns casos os Direitos vêm a ser mais de 100 por cento sobre o custo atual, e por este motivo é tão impossível dar saída às fazendas que é de recear que os negociantes achem melhor deixá-los apodrecer na Alfândega que sujeitem-se a maiores prejuízos que até agora têm experimentado.⁴⁹⁸

⁴⁹³ Representação do Corpo do Comércio da Bahia (...), fl. 4.

⁴⁹⁴ Ibidem, fl. 3. Grifos nossos.

⁴⁹⁵ PANTALEÃO, Olga, A presença inglesa, cit., p. 74-75.

⁴⁹⁶ Ibidem, p. 76.

⁴⁹⁷ Abaixo-assinado dos comerciantes ingleses tratando das causas pelas quais eles se sentem prejudicados. Rio de Janeiro. 05/10/1808. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Linhares*. Localização: I-29, 20, 1, n.º 88.

⁴⁹⁸ Ibidem, fl. 1.

A esses inconvenientes, deve-se acrescentar a dificuldade que negociantes ingleses encontraram para escoar os produtos que importavam em quantidades superiores à capacidade de absorção do Brasil na época⁴⁹⁹. Como vimos linhas atrás, aos olhos britânicos, a abertura do ambicionado mercado brasileiro surgia como importante alternativa para solucionar a paralisação dos negócios e o acúmulo da produção nos portos ingleses decorrentes do fechamento da maioria dos mercados tradicionais no continente europeu. Dispondo de grandes estoques parados, industriais e homens de negócio começaram a equipar navios repletos dos mais variados artigos destinados à América portuguesa apenas algumas semanas após o embarque do príncipe regente e seu séquito⁵⁰⁰. Assim, nos primeiros carregamentos efetuados, os agentes ingleses trouxeram fazendas de algodão, lã e seda, alimentos, móveis, vidros, porcelanas, ferragens, carruagens, além de produtos não condizentes às necessidades e hábitos de consumo da região, dentre os quais são exemplares os patins de gelo, espartilhos, carteiras e portas-notas, inúteis em um lugar onde nem sequer existia papel-moeda⁵⁰¹. Em pouco tempo, o abarrotamento do mercado refletiu nos preços, reduzindo-os significativamente e obrigando muitos negociantes a venderem seus produtos a retalho ou em hasta pública.⁵⁰²

Além dos problemas que obstavam o desembarque e o escoamento das mercadorias nas praças brasileiras, os interesses britânicos seriam duramente afetados pelo Decreto de 11 de junho de 1808. Conforme analisamos anteriormente, a medida derogava algumas das principais prescrições expressas na Carta Régia de janeiro de 1808, diminuindo em um terço os direitos de importação exigidos pelos gêneros “molhados” e “secos” transportados por navios portugueses⁵⁰³. Para os ingleses, que naquela altura expectavam ansiosos por taxas preferenciais às suas negociações com o Brasil, a redução dos direitos de importação, bem como a regulamentação da taxa de baldeação asseguradas pelo Decreto de junho de 1808 significava o favorecimento da marinha mercante portuguesa e a “discriminação” da Corte joanina “contra o comércio britânico”⁵⁰⁴. Afinal, depois de publicado o decreto, quando transportados em navios ingleses, os produtos daquela nacionalidade continuariam a ser taxados em 24% *ad valorem*, tal como a carta régia da abertura dos portos determinara em

⁴⁹⁹ PANTALEÃO, Olga, A presença inglesa, cit., p. 75.

⁵⁰⁰ Ibidem, p. 75.

⁵⁰¹ LIMA, Manuel de Oliveira, *Dom João VI no Brasil: 1808/1821*, cit., v. 1, p. 380; e PANTALEÃO, Olga, op. cit., p. 76.

⁵⁰² PANTALEÃO, Olga, op. cit., p. 76-77.

⁵⁰³ Decreto de 11 de junho de 1808. *Op. cit.*, p. 49-50.

⁵⁰⁴ MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 82.

janeiro de 1808, ao passo que, quando carregados por embarcações luso-brasileiras, a taxa exigida pelos mesmos artigos passava a ser de apenas 16%.

De acordo com Manchester, assim que as notícias sobre o decreto chegaram à Inglaterra em dezembro de 1808, o governo britânico teria ficado “extremamente desapontado” pela falta de “reciprocidade” por parte do regente português. Isso porque, naquele mesmo mês, o Conselho de Jorge III acabara de remover a última taxa que restava sobre os artigos reexportados, “permitindo aos produtos brasileiros passagem sem taxas para todos os países europeus, por meio da Inglaterra”⁵⁰⁵. Por essa razão, nessa mesma época, o enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da Grã-Bretanha junto à Corte do Rio de Janeiro, Percy Clinton Sydney Smyth, lorde Strangford, depois de ter sido “severamente repreendido” por não ter tomado nenhuma medida contrária à assinatura do decreto, foi instruído a “enviar as mais violentas representações ao governo brasileiro”.⁵⁰⁶

Frustrado pelas condições fixadas pelo Decreto de 11 de junho, lorde Strangford diligenciou para que o acordo comercial previsto na convenção secreta de outubro de 1807 fosse firmado com o governo português. Finalmente, em fevereiro de 1810, depois de longas e arrastadas negociações, os representantes das duas nações assinaram os tratados de amizade e aliança e de comércio e navegação. Objetivando “consolidar e estreitar cada vez mais a perfeita harmonia e amizade”, os artigos iniciais do primeiro tratado asseguravam a “perpétua, firme e inalterável amizade, aliança defensiva, e estrita e inviolável união” entre as Coroas portuguesa e britânica⁵⁰⁷. Em seguida, no terceiro artigo, a Grã-Bretanha reiterava o compromisso assumido antes do embarque de D. João para o Novo Mundo de “jamais reconhecer como rei de Portugal outro príncipe, que não seja o herdeiro e legítimo representante da Real Casa de Bragança”.⁵⁰⁸

Por seu turno, “conservando grata lembrança do serviço, e assistência que sua Coroa e família receberam da marinha real da Inglaterra”, o príncipe regente concedia aos britânicos o privilégio de “fazer comprar e cortar” madeiras dos “bosques, florestas e matas do Brasil”

⁵⁰⁵ MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 82.

⁵⁰⁶ Ibidem, p. 82.

⁵⁰⁷ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Amizade e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignada no Rio de Janeiro a 19 deste mez e anno. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 43-44.

⁵⁰⁸ Ibidem, p. 45.

necessárias à construção de navios de guerra⁵⁰⁹. Ademais, o governo português obrigava-se no oitavo artigo a rescindir todas as antigas medidas que limitavam a presença da frota britânica em seus portos, consentindo a partir de então a admissão irrestrita de navios de guerra daquela nação, mesmo em tempo de paz, em todas as partes do império luso⁵¹⁰. Por fim, os artigos IX e X determinavam, respectivamente, a não instalação da Inquisição nos “meridionais domínios americanos da Coroa de Portugal” e a proibição do tráfico de escravos empreendido pelos vassalos portugueses “em outra alguma parte da costa da África, que não pertença atualmente aos domínios de Sua Alteza Real”.⁵¹¹

Versando especificamente sobre a navegação mercantil entre as duas nações, o segundo tratado estipulava a ampliação do comércio a partir da adoção de um “sistema liberal” que pusesse termo a “certas proibições e direitos proibitivos” vigentes até aquela ocasião⁵¹². Assim, em vistas à consecução do propósito enunciado no preâmbulo do tratado, qual seja, o de garantir as “bases mais estáveis, mais liberais, e de mais perfeita igualdade”, os primeiros artigos eram dedicados à consolidação daquilo que as partes contratantes entendiam como “direitos e benefícios recíprocos”⁵¹³. Além da “liberdade de comércio e navegação entre os vassalos das duas altas partes contratantes”, as cláusulas iniciais asseguravam o direito de nação mais favorecida em relação ao pagamento de taxas de importação bem como a “perfeita reciprocidade” na cobrança das taxas portuárias exigidas por cada um dos governos.⁵¹⁴

Se os artigos introdutórios pareciam coadunar com a pretensa “igualdade” e “reciprocidade” expressas na apresentação do tratado, certamente o mesmo não pode ser dito sobre as demais cláusulas, as quais, não por acaso, foram invariavelmente apreendidas por diversos estudos sobre o período como prova incontestável da preponderância da Grã-Bretanha, transformando-a “em potência privilegiada, com direitos de extraterritorialidade e

⁵⁰⁹ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Amizade e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignada no Rio de Janeiro a 19 deste mez e anno. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 46-47.

⁵¹⁰ Ibidem, p. 47-48.

⁵¹¹ Ibidem, p. 48-49. Sobre o debate político entre os membros do corpo diplomático português e britânico acerca do tráfico negreiro ao longo do período joanino, ver: SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. 2007. 217 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

⁵¹² Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignada no Rio de Janeiro aos 18 deste mez e anno. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 51.

⁵¹³ Ibidem, p. 51-53.

⁵¹⁴ Ibidem, p. 53.

tarifas preferenciais a níveis extremamente baixos”⁵¹⁵. Nesse sentido, entre os tópicos exaustivamente examinados por essa bibliografia, destaca-se o artigo X, que garantia à Inglaterra o privilégio de nomear magistrados especiais “para obrarem em seu favor como Juízes Conservadores”, e o artigo XV, que estabelecia em 15% o direito de importação exigido sobre as mercadorias inglesas consignadas a súditos britânicos ou portugueses⁵¹⁶. Ou seja, com essa disposição, a tarifa que incidia sobre os produtos de origem inglesa foi reduzida drasticamente, se comparada à taxa de 24% estipulada pela Carta Régia de janeiro de 1808, e que ainda continuaria a ser exigida sobre as todas as outras nações estrangeiras, tornando-se até mesmo mais baixa do que a tarifa especial de 16% cobrada pelos produtos transportados pelas embarcações luso-brasileiras, conforme prescrito no Decreto de 11 de junho de 1808.

Em contrapartida, em vez da redução das taxas de importação, o artigo XIX determinava que os produtos exportados pelos vassalos portugueses para a Grã-Bretanha seriam admitidos “pagando geral e unicamente os mesmos direitos que pagam pelos mesmos artigos os vassalos da nação mais favorecida”⁵¹⁷. Mesmo não admitindo a entrada no mercado britânico do açúcar, do café e de outros gêneros de origem brasileira idênticos aos produzidos nas colônias inglesas, o artigo seguinte do tratado concedia a isenção de taxas sobre esses produtos quando levados à Inglaterra para dali serem reexportados. Do mesmo modo, o artigo XXI assegurava ao regente português a prerrogativa de “impor pesados e até proibitivos direitos sobre todos os artigos conhecidos pelo nome de gêneros das Índias Orientais Britânicas, e de produções das Índias Ocidentais, tais como o açúcar e café”⁵¹⁸.

Mais adiante, nos artigos finais do tratado, os signatários concordavam que as condições impostas naquela ocasião seriam “perpétuas e imutáveis”, mesmo se D. João e seus herdeiros tornassem a “estabelecer a sede da monarquia portuguesa nos domínios europeus desta Coroa”. Além disso, as duas Coroas acordavam que qualquer revisão ou emenda só poderia ser realizada em comum acordo depois de quinze anos contados a partir da ratificação do acordo.⁵¹⁹

⁵¹⁵ FURTADO, Celso, *Formação econômica do Brasil*, cit., p. 114-115.

⁵¹⁶ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação (...). *Op. cit.*, p. 62-63.

⁵¹⁷ *Ibidem*, p. 64-65.

⁵¹⁸ *Ibidem*, p. 66.

⁵¹⁹ *Ibidem*, p. 70-71.

De outra parte, para além do caráter declaradamente “desigual” dos artigos descritos acima, a análise do modo como a aprovação e a execução de algumas cláusulas do tratado de comércio e navegação de 1810 repercutiu entre os diferentes setores da sociedade luso-brasileira permite-nos elucidar importantes questões acerca do lugar ocupado pela capitania/província paulista nas redes mercantis do império português durante o período joanino. Mais precisamente, referimo-nos à sanção de três artigos que afetavam pontos sensíveis aos interesses comerciais de determinados grupos radicados em São Paulo e nas principais praças litorâneas do Centro-Sul brasileiro.

O primeiro deles (artigo XXII) determinava o estabelecimento de um porto franco na Ilha de Santa Catarina a fim de “facilitar, e animar o legítimo comércio” da Grã-Bretanha com “outros estados adjacentes” ao Brasil, notadamente as possessões hispânicas do Rio da Prata⁵²⁰. Conforme vimos linhas atrás, desde as negociações da convenção secreta de outubro de 1807, o governo britânico manifestava a ambição de estabelecer preferencialmente na Ilha de Santa Catarina um ancoradouro onde sua marinha mercante fosse livre dos direitos comumente exigidos nos demais portos da América portuguesa sobre os produtos destinados à reexportação. Formalizada em um dos atos adicionais da convenção, a pretensão inglesa foi descartada logo em seguida pelo príncipe regente com a promessa de que, em um futuro próximo, seria negociado “um meio mais disfarçado para se fazer este comércio”⁵²¹. Vimos também que a aspiração britânica seria mais uma vez frustrada em janeiro de 1808, quando D. João estendeu a abertura dos portos a todas as “nações amigas”.

Baldadas as primeiras tentativas de obtenção de um porto franco na costa sul do Brasil, os ingleses retomariam a discussão pouco tempo depois durante as negociações do tratado de comércio de 1810. De acordo com Alan Manchester, às vésperas do seu embarque para o Brasil, em abril de 1808, lorde Strangford recebera instruções precisas do Foreign Office para que o porto franco fosse definitivamente assegurado à Inglaterra⁵²². Com efeito, durante as conversações que precederam a assinatura do acordo, o emissário inglês apresentou a questão ao ministro Sousa Coutinho que, por sua vez, submeteu esta e outras propostas à apreciação de um seletivo grupo formado por alguns dos mais destacados membros da Corte do

⁵²⁰ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação (...). *Op. cit.*, p. 66.

⁵²¹ Ratificação do príncipe regente o senhor Dom João à convenção secreta de 22 de outubro de 1807 entre a coroa de Portugal e Grã-Bretanha, dada a 8 de novembro do dito ano. In: CASTRO, José Ferreira Borges de, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos...*, cit., v. 4, p. 262.

⁵²² MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 81

Rio de Janeiro. Dentre os pareceres emitidos – os quais, em sua grande maioria, foram minuciosamente examinados por Valentim Alexandre –, ressaltamos aqueles elaborados por José da Silva Lisboa, pelo desembargador Luís José de Melo e por Manuel Jacinto Nogueira da Gama⁵²³, em que se constata “as mais vivas resistências contra a prevista constituição de um porto franco na Ilha de Santa Catarina”.⁵²⁴

Assinalando a importância estratégica do porto catarinense para o comércio realizado entre o Brasil e a região do Prata, Silva Lisboa posicionava-se contra a concessão pretendida pelos ingleses. Em suas palavras, a Ilha de Santa Catarina era a “grande chave do sul, e de muita importância em vários pontos de vista político”⁵²⁵. Do mesmo modo, o desembargador José de Melo defendia a eliminação da referida cláusula, ressaltando que a manutenção dos luso-brasileiros na condição de únicos “agentes e mediadores no comércio com o Prata” beneficiaria sobremaneira o comércio de cabotagem praticado ao sul do Rio de Janeiro⁵²⁶. Por fim, à semelhança dos demais pareceres expedidos sobre o tema, Nogueira da Gama argumentava que a franqueza do porto de Santa Catarina era a “maior concessão que no tratado se fazia aos ingleses”.⁵²⁷

Embora a cláusula que tornava o porto catarinense franco aos interesses britânicos tenha sido mantida praticamente intacta no texto final do tratado, a pressão exercida pelos setores envolvidos com o comércio de cabotagem realizado entre os portos das Américas lusa e hispânica foi capaz de obstar a sua plena execução. Em nota endereçada ao emissário inglês logo após a ratificação do acordo, D. Rodrigo de Sousa Coutinho atribuía a não observância

⁵²³ Nascido em 1765 em São João del-Rei, Manuel Jacinto Nogueira da Gama formou-se em matemática e filosofia na Universidade de Coimbra. Uma vez instalado no Rio de Janeiro, destacou-se durante o período joanino como deputado e escrivão do Real Erário. Em 1809 casou-se com D. Francisca Mônica Carneiro da Costa, filha do respeitado negociante carioca Brás Carneiro Leão. Em reconhecimento dos serviços prestados à Coroa, Nogueira da Gama recebeu a comenda da Ordem de São Bento de Avis, o foro de fidalgo cavaleiro, a carta do Conselho, a doação de várias sesmarias no Vale do Paraíba fluminense e na Zona da Mata mineira, além do título de barão de Baependi (GORENSTEIN, Riva, Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830, cit., p. 201; LENHARO, Alcir, *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*, cit., p. 53-54).

⁵²⁴ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 220.

⁵²⁵ Parecer de José da Silva Lisboa. 09/01/1809. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Fundo Ministério dos Negócios Estrangeiros. Caixa 35, maço 10, apud ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 220.

⁵²⁶ Parecer de Luís José de Melo. 14/01/1809. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Fundo Ministério dos Negócios Estrangeiros. Caixa 35, maço 10, apud ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 220.

⁵²⁷ Parecer de Manuel Jacinto Nogueira da Gama. [s/d]. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Fundo Ministério dos Negócios Estrangeiros. Caixa 35, maço 10, apud ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 220.

do artigo XXII ao “estado de maior abatimento” em que na ocasião se encontrava o porto de Santa Catarina. Alegando que a adequação desse entreposto às necessidades mercantis da Inglaterra exigiriam vultosas somas, o ministro português afirmava que os negociantes daquela nação poderiam “servir-se do Rio de Janeiro com iguais vantagens”⁵²⁸. Conforme Alexandre, a resposta emitida pelo conde de Linhares “vem provar que, embora incapazes de fazer modificar o teor do acordo em pontos essenciais, os grupos sociais dominantes no Brasil [...] tinham força suficiente para pesar na balança”.⁵²⁹

Além da ingerência britânica na navegação de cabotagem, outro importante tópico prescrito no tratado de 1810 foi objeto de ampla contestação por parte de poderosos grupos de pressão ligados ao comércio marítimo luso-brasileiro. Trata-se da extinção que os artigos VIII e XXV impunham a todas as prerrogativas usufruídas pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Em seus termos, o oitavo artigo estipulava que o comércio inglês não poderia ser “restringido, interrompido ou de outro algum modo afetado pela operação de qualquer monopólio contrato ou privilégios exclusivos de venda ou de compra, seja qual for”, assegurando, assim, a todos os vassalos britânicos a “irrestrita permissão de comprar e vender de e a quem quer que for de qualquer modo ou forma que possa convir-lhes, seja por grosso, ou em retalhos”⁵³⁰. Em seguida, no vigésimo quinto artigo, a majestade britânica dispunha-se a renunciar ao direito de estabelecer feitorias no reino português em troca da garantia de que o comércio praticado por seus súditos não seria “restringido, embaraçado, ou de outro modo afetado por alguma Companhia Comercial, qualquer que seja, que possua privilégios e favores exclusivos nos domínios de Portugal”.⁵³¹

Desde a sua criação em 1756, os privilégios previstos no estatuto da Companhia do Alto Douro suscitaram uma longa e acirrada disputa entre a comunidade mercantil da cidade do Porto e os empresários britânicos que atuavam na importação dos vinhos durienses. Conforme Norman Bennett, à medida que os anos se passaram, a contenda parecia cada vez mais longe de ser resolvida favoravelmente aos interesses ingleses⁵³². Essa situação

⁵²⁸ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 225.

⁵²⁹ Ibidem, p. 225.

⁵³⁰ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação (...). *Op. cit.*, p. 57.

⁵³¹ Ibidem, p. 67.

⁵³² BENNETT, Norman R. O vinho do Porto na diplomacia anglo-portuguesa durante o século XIX. *Douro: Estudos & Documentos*, Porto, v. 2, n. 4, p. 271-286, 1997. Sobre a controvérsia entre ingleses e portugueses em torno do comércio do vinho do Porto ao longo da segunda metade do século XVIII, ver: SILVA, Francisco Ribeiro da. Os ingleses e as circunstâncias políticas do negócio dos vinhos do Porto e Douro (1756-1800). *Douro: Estudos & Documentos*, Porto, v. 9, n. 18, p. 93-111, 2004.

perduraria, segundo o autor, até a primeira década do século XIX, quando o assunto foi levado à mesa de negociação do tratado de comércio de 1810.

A despeito das instruções que recebera de seus superiores para que os privilégios da Companhia fossem “aniquilados” de uma vez por todas, Strangford não ignorava que os “interesses em causa pesavam demasiado para que a abolição se pudesse decretar de uma penada, para mais a pedido de uma potência estrangeira”⁵³³. Assim, certo de que a referência expressa à Companhia do Alto Douro poderia incitar a oposição dos seus representantes, o emissário inglês decidiu “disfarçar” o seu verdadeiro objetivo nos dois artigos acima mencionados. Essa estratégia, afirma Bennett, “acabou por se revelar fatal”, uma vez que a inexistência de qualquer menção precisa à Companhia tornou-se, desde então, a pedra angular da defesa apresentada pelas autoridades portuguesas quando questionadas pelos diplomatas britânicos acerca do descumprimento daquelas cláusulas.⁵³⁴

Não obstante a dependência da Corte portuguesa ao suporte econômico e militar inglês, as tensões que emergem dos problemas de interpretação e execução dos últimos três artigos analisados do tratado de 1810 revelam a existência de grupos mercantis suficientemente fortes para pressionar o príncipe regente e seus ministros e defender seus interesses contra a concorrência britânica. Nesse sentido, mesmo reconhecendo o “desequilíbrio nas concessões recíprocas dos dois países”⁵³⁵, a resistência exercida pelos setores ligados tanto ao comércio de cabotagem quanto ao comércio de longo curso controlado pela Companhia do Alto Douro evidencia não apenas os limites da sujeição lusa aos ditames da Grã-Bretanha, como também a importância desses homens de negócio dentre os demais grupos que compunham a base de apoio do príncipe D. João na época.

Com efeito, essa constatação assume fundamental importância em nossas investigações, pois, conforme viemos demonstrando nos últimos capítulos, eram precisamente nesses dois ramos mercantis em que se assentavam alguns dos principais homens de negócio, produtores e funcionários régios que, desde pelo menos as últimas décadas do século XVIII, disputavam entre si o poder político e econômico em São Paulo. Assim, para que possamos compreender sob quais circunstâncias os grupos paulistas se inscreveram no processo de

⁵³³ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 266.

⁵³⁴ BENNETT, Norman R., *O vinho do Porto na diplomacia anglo-portuguesa durante o século XIX*, cit., p. 276.

⁵³⁵ ALEXANDRE, Valentim, op. cit., p. 226.

readequação e ajustes impostos pela transferência da Corte joanina, examinaremos nas páginas seguintes as articulações políticas e os conflitos de interesses que se desdobram entre 1808 e 1822 em torno do comércio costeiro e atlântico realizado a partir de Santos, principal polo importador e exportador da capitania/província de São Paulo.

4.1 A comunidade mercantil santista nas tramas do comércio costeiro

No capítulo anterior, vimos que a transmigração da família real e o consequente aumento da demanda por artigos de primeira necessidade contribuíram para a consolidação das redes mercantis que interligavam a urbe carioca às regiões produtoras do Centro-Sul brasileiro. Além do abastecimento da recém-instalada Corte, a elevação do porto do Rio de Janeiro à posição de principal entreposto comercial do império português ampliou significativamente a circulação costeira de embarcações carregadas com produtos destinados ao mercado estrangeiro, nomeadamente o açúcar, o café e o algodão, bem como de manufaturas, a exemplo de tecidos britânicos e ferragens.⁵³⁶

Em razão do “giro rápido que permitia o retorno do capital empatado e seu lucro”, o comércio de cabotagem distinguia-se, segundo Riva Gorenstein, como uma atividade “acessível” aos médios e grandes negociantes⁵³⁷. De acordo com a autora, as vantagens oferecidas por esse empreendimento não demoraram a atrair os investimentos de setores mercantis emigrados do Reino, os quais, em diversas vezes, associaram-se aos seus antigos agentes e consignatários ligados às tradicionais casas comerciais do Rio de Janeiro e de outras importantes praças litorâneas do Brasil.⁵³⁸

À medida que o comércio costeiro se intensificou, grupos de negociantes e proprietários luso-americanos empenhados em preservar a exclusividade na exploração dessa atividade passaram a exercer forte pressão sobre o governo joanino. O primeiro passo nesse sentido seria dado pouco tempo depois da assinatura do Decreto de junho de 1814, que tornava livre nas várias partes do império português a “entrada dos navios de quaisquer

⁵³⁶ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. v. 1, p. 83-90; e PRADO, Maria Ligia Coelho; LUIZETTO, Maria Cristina. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil: 1808-1822. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 30, p. 159-196, 1980-1981. p. 160-162.

⁵³⁷ GORENSTEIN, Riva, Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830, cit., p. 164.

⁵³⁸ Ibidem, p. 165

nações que a eles virem”⁵³⁹. Descrita por José da Silva Lisboa como a medida responsável pela “consumação” definitiva da “antes interina e provisória” abertura dos portos, a resolução de junho de 1814 logo foi sucedida por outro decreto que resguardava da concorrência externa os interesses dos grupos envolvidos no comércio de cabotagem⁵⁴⁰. Em seus termos, a decisão de 15 de novembro de 1814 procurava dirimir o “grave prejuízo que causariam ao comércio interno e a navegação nacional os estrangeiros, se lhes fossem permitido fazer o comércio costeiro”⁵⁴¹. Com esse propósito, o príncipe regente instruía todos os capitães-generais para que não fossem concedidos “passaportes a embarcações estrangeiras carregadas com gêneros deste país, com o destino de os conduzir a outros portos deste Estado do Brasil”⁵⁴². Aspecto pouco estudado da política mercantil de D. João, a restrição imposta aos negociantes de outras nações revela de forma contundente a influência e o prestígio que os setores ligados às redes de abastecimento interno desfrutavam na Corte do Rio de Janeiro. Tal importância fica ainda mais evidente quando observamos que, em diversas ocasiões, a participação de estrangeiros no comércio costeiro foi reiteradamente proibida, como em 9 de janeiro de 1815, quando o marquês de Aguiar expediu a seguinte ordem:

[...] tomando o mesmo Senhor em consideração o risco de poderem os estrangeiros pelos seus maiores cabedais abarcar todos os gêneros, e estabelecer um monopólio prejudicial aos comerciantes nacionais, é servido mandar declarar a V. Ex.^a que a proibição determinada deve compreender o referido comércio costeiro dos gêneros próprios do país, ainda sendo feito em embarcações portuguesas.⁵⁴³

Ou seja, o governo procurava cercear a atuação de estrangeiros, mas ampliava, ao mesmo tempo, a competição entre portugueses da Europa e portugueses do Brasil. Apesar da incontestável relevância que o comércio de cabotagem assumiu ao longo do período joanino, os registros existentes sobre a circulação de mercadorias entre os principais portos brasileiros são escassos e, na maioria das vezes, incompletos. Nesse sentido, diante da ausência de dados sistemáticos, muitas análises elaboradas sobre o tema se alicerçaram em relatos deixados por

⁵³⁹ Decreto de 18 de junho de 1814 – permite a entrada dos navios de quaisquer nações nos portos dos Estados Portugueses e a saída dos nacionais para portos estrangeiros. *Collecção das Leis do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 12. O mesmo decreto foi transmitido à secretaria de governo da capitania de São Paulo em 30 de junho do mesmo ano. Cf. *Documentos Interessantes...* Vol. 60, p.139-140.

⁵⁴⁰ LISBOA, José da Silva, *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*, cit., p. 97.

⁵⁴¹ Decreto de 15 de novembro de 1814. *Collecção das Leis do Brasil*, p. 33-34.

⁵⁴² Ibidem, p. 34.

⁵⁴³ Decisão de 9 de janeiro de 1815. *Collecção das Leis do Brasil*, p. 01. Em julho de 1816, o príncipe regente ratificou os limites impostos aos negociantes de outras nacionalidades, determinando a proibição da carga e da descarga “de todas as embarcações estrangeiras que pretenderem ou carregar gêneros do país para qualquer dos portos do Reino Unido, ou descarregar os que tiverem tomado em algum deles em qualquer parte onde estejam situados” (Decisão de 29 de julho de 1816. *Collecção das Leis do Brasil*, p. 21).

viajantes estrangeiros, como John Luccock, Louis C. Freycinet e Jean Baptiste Debret, os quais, em grande medida, são unânimes em reconhecer a importância do Rio de Janeiro como o eixo polarizador das redes costeiras que se estendiam desde os portos do norte brasileiro até o Rio da Prata.⁵⁴⁴

Da mesma forma, em relação aos portos paulistas, as poucas informações que emergem das anotações feitas por viajantes e memorialistas sugerem a efetiva integração da capitania/província de São Paulo nos circuitos marítimos costeiros que interligavam as demais partes da América portuguesa à região platina, desde muito antes da vinda da Corte. Entre esses registros, merecem destaque as observações feitas por John Mawe, comerciante de origem britânica que percorreu as capitanias ao sul do Rio de Janeiro, em 1809 e 1810⁵⁴⁵. De acordo o viajante inglês, Santos era um “considerável empório comercial”, distinguindo-se como “porto obrigatório de escala para os navios que comerciavam com o Rio da Prata”.⁵⁴⁶

Ademais, cumpre mencionar o relato de viagem de Johan von Spix e Karl von Martius, mais precisamente a compilação que os autores fizeram dos registros oficiais relativos à movimentação portuária de Santos⁵⁴⁷. Integrantes da missão científica que desembarcou no Rio de Janeiro em 1817 em companhia da arquiduquesa da Áustria D. Leopoldina, os naturalistas dirigiram-se à capital paulista no ano seguinte, passando na sequência pelas regiões de Sorocaba e Vale do Paraíba. Por sua vez, diferentemente de outros observadores que visitaram São Paulo na mesma época, Spix e Martius haviam sido autorizados pela Corte a examinar tudo aquilo que julgassem imprescindível à investigação que desenvolviam. De acordo com a portaria expedida ao governo paulista em janeiro de 1818, D. João determinava que todas as providências fossem tomadas para que “os ditos naturalistas encontrem no interessante objeto a que se dirigem todas as facilidades de auxílios

⁵⁴⁴ LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1951. (Biblioteca Histórica Brasileira, v. 5); FREYCINET, Louis C. de. *Voyage autour du monde*. Paris: Chez Pillet Ainé, 1825; e DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. 3. ed. São Paulo: Martins, 1954. (Publicado originalmente entre 1834 e 1839). Entre os estudos elaborados sobre o comércio costeiro no período joanino a partir dos dados compilados pela literatura de viagem, assinalam-se os trabalhos anteriormente citados de Eulália Maria Lahmeyer Lobo, Riva Gorenstein, Maria Ligia Coelho Prado e Maria Cristina Luizetto, bem como João Luís Ribeiro Fragoso (*Homens de grossa aventura...*, cit., p. 168).

⁵⁴⁵ MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. Tradução de Selenia Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 1978. (Reconquista do Brasil, v. 33). Publicado originalmente em 1812).

⁵⁴⁶ Ibidem, p. 59.

⁵⁴⁷ SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von. *Viagem pelo Brasil*. Tradução de Lucia Furquim Lahmeyer. 3. ed. São Paulo: Instituto Nacional do Livro; Melhoramentos, 1976. v. 1, p. 136. (Publicado originalmente entre 1823 e 1831).

de que possam precisar, facultando-se lhes a inspeção e exame das Minas e quaisquer outros estabelecimentos públicos que desejem ver”⁵⁴⁸. Assim, é provável que, durante a breve estada em São Paulo, os naturalistas tenham tido acesso aos documentos originalmente produzidos pelo juiz da alfândega santista, os quais, reunidos com os mapas de importação e de exportação acumulados na Secretaria de Governo de São Paulo, permitem estruturar as tabelas que apresentamos a seguir.

⁵⁴⁸ Portaria a Mr. Spix e Mr. Martius. 08/01/1818. *Documentos Interessantes...* Vol. 88, p. 232-233.

Tabela 5 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: valores (em mil-réis) das mercadorias exportadas

Porto de destino	Ano					Total (mil-réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Bahia	13:042\$880	6:521\$400	30:421\$560	40:890\$020	22:662\$200	113:538\$060	4,0542
Buenos Aires	25:844\$680	38:820\$600	14:994\$700	-	17:595\$800	97:255\$780	3,4728
Cananeia	-	-	-	-	1:526\$400	1:526\$400	0,0546
Caravelas	-	-	-	90\$200	-	90\$200	0,0033
Guaratuba	-	-	-	-	48\$800	48\$800	0,0018
Iguape	-	4:227\$100	5:313\$540	5:253\$140	3:312\$500	18:106\$280	0,6466
Laguna	-	-	-	1:762\$430	862\$400	2:624\$830	0,0938
Maranhão	-	-	5:745\$800	-	-	5:745\$800	0,2052
Montevideu	-	-	-	12:515\$800	24:585\$000	37:100\$800	1,3247
Paranaguá	-	6:336\$000	8:269\$940	2:787\$200	3:657\$000	21:050\$140	0,7517
Pernambuco	5:085\$000	27:741\$000	14:044\$320	12:705\$600	20:646\$400	80:222\$320	2,8646
Rio de Janeiro	536:006\$600	274:808\$000	480:739\$700	633:366\$400	348:556\$000	2.273:476\$700	81,179
Rio de São Francisco do Sul	-	3:695\$450	3:047\$960	966\$820	-	7:710\$230	0,2754
Rio Grande de São Pedro do Sul	25:844\$680	25:032\$800	15:806\$140	28:706\$800	20:275\$800	115:666\$220	4,1303
Santa Catarina	-	1:745\$700	1:469\$600	12:570\$420	8:376\$500	24:162\$220	0,8627
São Sebastião	-	504\$000	99\$600	1:618\$800	-	2:222\$400	0,0793
Total (mil-réis)	605:823\$840	389:432\$050	579:952\$860	753:233\$630	472:104\$800	2.800:547\$180	100%

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. São Paulo: Tip. do Globo, 1942, p. 59-77; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 56-77; e SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von, *Viagem pelo Brasil*, cit., v. 1, p. 136.

Tabela 6 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: valores (em mil-réis) das mercadorias importadas

Portos de origem	Ano					Total (mil-réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Bahia	24:362\$560	29:678\$020	58:658\$540	53:521\$980	77:599\$700	243:820\$800	6,3877
Buenos Aires	3:870\$680	12:401\$000	-	-	6:665\$660	22:937\$340	0,601
Cotinguiba	6:876\$760	1:563\$250	-	-	-	8:440\$010	0,2211
Espírito Santo	-	-	529\$600	1:424\$400	-	1:954\$000	0,0511
Guaratuba	-	-	-	-	800\$000	800\$000	0,021
Iguape	-	14:629\$600	2:131\$500	957\$800	13:274\$000	30:992\$900	0,812
Laguna	-	-	-	1:512\$400	1:262\$000	2:774\$400	0,0726
Montevideu	-	-	-	777\$600	3:274\$000	4:051\$600	0,1061
Paranaguá	-	3:292\$600	4:710\$800	568\$600	3:838\$800	12:410\$800	0,3251
Parati	-	125\$000	-	156\$000	-	281\$000	0,0073
Pernambuco	15:500\$800	36:861\$775	4:473\$000	18:526\$200	10:557\$200	85:918\$975	2,251
Rio de Janeiro	646:584\$928	561:794\$610	510:135\$280	713:788\$970	883:634\$840	3.315:938\$628	86,873
Rio de São Francisco do Sul	-	6:335\$000	1:489\$000	10:011\$800	-	17:835\$800	0,4672
Rio Grande de São Pedro do Sul	6:604\$800	584\$400	-	-	-	7:189\$200	0,1883
Santa Catarina	-	680\$000	421\$200	6:394\$000	6:764\$000	14:259\$200	0,3735
São Sebastião	-	3:445\$200	13:885\$700	8:659\$500	7:924\$800	33:915\$200	0,889
Ubatuba	-	2:299\$000	972\$000	1:627\$000	1:956\$000	6:854\$000	0,18
Vila Bela da Princesa	-	454\$800	1:755\$000	2:139\$600	2:261\$200	6:610\$600	0,173
Total (mil-réis)	703:800\$528	674:144\$255	599:161\$620	820:065\$850	1.019:812\$200	3.816:984\$453	100%

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. São Paulo: Tip. do Globo, 1942, p. 59-77; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 56-77; e SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von, *Viagem pelo Brasil*, cit., v. 1, p. 136.

Examinadas em conjunto, as informações organizadas nas Tabelas 5 e 6 revelam aspectos fundamentais para a compreensão da dinâmica comercial paulista no âmbito das redes costeiras do Sul do continente. O primeiro desses – e talvez o mais nítido – reforça a primazia do porto do Rio de Janeiro nesse tipo de atividade mercantil, independentemente da abertura dos portos. Em relação às exportações que saíram de Santos para o porto carioca, a soma das mercadorias transportadas chegou a 2.273:476\$700 réis, o equivalente a mais de 80% dos valores embarcados para os demais portos no período considerado (Tabela 5). Entre os produtos que compunham a pauta de exportação, sobressaíam-se o açúcar, o café, a aguardente, o couro e o algodão. Acresciam-se ainda gêneros alimentícios, dentre os quais predominavam a carne suína, o arroz, o milho, a farinha de trigo e o feijão.⁵⁴⁹

Quanto às importações, constata-se pela Tabela 6 que a Corte respondia por mais de 86% dos valores desembarcados no porto santista durante o mesmo período, totalizando 3.315:938\$628 réis. A partir dos mapas de exportação elaborados pelo juiz da alfândega de Santos, é possível verificar que o Rio de Janeiro era o principal responsável pelo fornecimento de artigos manufaturados de origem europeia, a exemplo dos tecidos dos mais variados tipos e qualidades (baetas, fustões, belbutes, chitas inglesas, seda, linho, bretanhas e cambraias francesas), além de louças, armas de fogo, munições, ferramentas (enxadas, machados e foices), papel e vidrarias em geral. Gêneros alimentícios destacavam-se também na relação de produtos exportados pelo porto carioca, particularmente bacalhau, manteiga, chocolate, queijos flamengos, presuntos, sal, licores e vinhos da Catalunha, Lisboa e da Figueira. Ainda de acordo com as pautas de importação pesquisadas, no ano de 1816 desembarcaram 1.081 escravos vindos do Rio de Janeiro. Em 1818 esse número caiu significativamente para 628, chegando a 604 em 1819. A quantidade de cativos voltaria a crescer em 1821, ano em que os funcionários da aduana santista contabilizaram 1.195 escravos procedentes daquele porto.⁵⁵⁰

⁵⁴⁹ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 73-74; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 53-54; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 71; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 9.

⁵⁵⁰ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 61-68; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 45-49; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 61-65; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 3-5. Analisando as balanças de comércio da Real Junta de Comércio existentes no Arquivo Nacional, Maximiliano Menz também constata a importância das mercadorias europeias na composição das exportações feitas a partir da Corte do Rio de Janeiro para o porto de Santos entre 1810 e 1818 (Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, São Paulo, n. 154, p. 251-266, 2006).

Depois da Corte, o principal destino das exportações santistas era o Rio Grande de São Pedro do Sul. Totalizando 115:666\$220 réis (Tabela 5), as remessas feitas a partir de Santos eram compostas basicamente por açúcar, aguardente, toucinho, fumo, café, queijos, marmelada, fios e panos de algodão, farinha de mandioca e arroz. Em contrapartida, apenas em 1813 e 1816 constam registros de importações oriundas do porto sulista. Conforme os papéis da alfândega de Santos, nesses dois anos, os produtos vindos daquela região – principalmente trigo, couros em cabelo, sebo e pontas de boi – somaram 7:189\$200 réis (Tabela 6).⁵⁵¹

Além do Rio Grande, outras duas localidades brasileiras notabilizavam-se pelo valor das mercadorias que recebiam da praça de Santos. A primeira delas era a Bahia, que durante o período apreendido comprou do porto paulista 113:538\$060 réis em gêneros como arroz, feijão, farinha de mandioca, milho e fumo, além de toucinho e banha. Pernambuco aparece logo na sequência como um importante consumidor dos produtos vindos de Santos, dentre os quais se destacavam alimentos como arroz, toucinho, queijos, marmeladas, além de café, fumo e madeiras. Na pauta de produtos exportados para ambas as localidades, o açúcar paulista não ocupa lugar de relevo, figurando apenas em pequena quantidade na relação de mercadorias enviadas ao porto pernambucano em 1818 e 1819.⁵⁵²

No sentido inverso, os portos da Bahia e de Pernambuco despontam depois do Rio de Janeiro como os principais portos de origem das mercadorias desembarcadas em Santos. Ao longo do período examinado na Tabela 6, o porto baiano exportou para a praça paulista 243:820\$800 réis em artigos estrangeiros semelhantes àqueles que eram fornecidos pela Corte, a exemplo dos tecidos, ferragens, munições, resmas de papel, vinhos de Lisboa e sal. Além desses produtos, em 1821 foi registrada a entrada de 100 escravos vindos da Bahia. Já as importações vindas de Pernambuco totalizaram 85:820\$800 réis no decurso do mesmo período (Tabela 6). Em grande medida, a pauta de produtos embarcados no porto pernambucano com destino a Santos era constituída por mercadorias de origem europeia, à exceção de alguns poucos artigos regionais, como pele de cabra e cocos. A presença de

⁵⁵¹ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 70 e 76.

⁵⁵² Ibidem, p. 72-73; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 52-53; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p.70-71; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 2-3.

cativos dentre as importações pernambucanas é muito reduzida, contabilizando apenas 5 cativos em 1816.⁵⁵³

Em seguida, cumpre assinalar a relevância dos portos platinos como importadores das mercadorias carregadas em Santos. De acordo com a Tabela 5, Buenos Aires aparece como o quarto maior destino das exportações santistas, adquirindo no período 97:255\$780 réis em açúcar, panos de algodão, queijos, toucinho, fumo, café e arroz. Em relação às exportações, os artigos vindos da praça portenha somavam 22:937\$340 réis (Tabela 6), dentre os quais se distinguiam charque, couros em cabelo, sebo, passas, mantas, pontas de boi, nozes e sal. Com um intercâmbio comercial bem menor, Montevidéu aparece apenas em 1819 e 1821 como porto de origem e destino das mercadorias embarcadas em Santos. Nesse período, da praça santista para Montevidéu foram carregados 37:100\$800 réis em açúcar, toucinho e café (Tabela 5). Inversamente, importou-se daquela região basicamente sal, totalizando 4:051\$600 réis (Tabela 6).⁵⁵⁴

Para os demais portos ao sul de Santos (Iguape, Cananeia, Paranaguá, Guaratuba, Rio de São Francisco do Sul, Santa Catarina e Laguna), exportavam-se açúcar, toucinho, farinha de trigo, fumo, arroz, feijão, milho e panos de algodão. Ademais, parte dos artigos estrangeiros que chegavam à praça santista – notadamente vinhos do Reino, tecidos, louças, alcatrão e ferragens – era reexportada para Iguape, Paranaguá e Santa Catarina⁵⁵⁵. Conforme a Tabela 5, o valor das exportações para essas localidades era de 75:228\$900 réis, enquanto as importações – predominantemente farinha de mandioca, arroz e madeiras – totalizavam 79:073\$100 réis (Tabela 6).

⁵⁵³ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 62-64; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 42-44; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 58-61; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 8-9.

⁵⁵⁴ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 62-64 e 72-73; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 42-44 e 52-53; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 58-61 e 70-71; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 3, 8 e 9. A importação do açúcar paulista para Montevidéu entre os anos de 1808 e 1815 foi observada por Denise Aparecida Soares de Moura (Açúcar: uma mercadoria no circuito mercantil luso-brasileiro-platino (1798-1821). *Saeculum: revista de história*, João Pessoa, n. 29, p. 145-160, 2013. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/19818>>. Acesso em: 01 ago. 2014).

⁵⁵⁵ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 69-70 e 74-76; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 50-51 e 54-55; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 66-67 e 72-73; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 6 e 9-10.

Das vilas do litoral norte paulista (São Sebastião, Vila Bela da Princesa e Ubatuba) foram exportados no período 47:379\$800 réis em café, farinha de mandioca, fumo, aguardente e goma (Tabela 6). Em contrapartida, os registros alfandegários indicam que, para aquela região, as remessas feitas a partir de Santos – sal e toucinho essencialmente – restringiram-se ao porto de São Sebastião⁵⁵⁶. Por fim, resta mencionar o comércio praticado com outros portos ao norte de Santos. De Parati, importou-se aguardente, farinha de mandioca e peixes em 1816 e 1819; do Espírito Santo, foram importados em 1818 e 1819 sal e “louça da terra”; de Cotinguiba, importou-se sal em 1813 e 1816. Para o porto de Caravelas, no litoral sul da Bahia, exportou-se açúcar em 1819; para o Maranhão foram exportados toucinho, banha, fumo, arroz, feijão, farinha e queijo uma única vez, em 1818.⁵⁵⁷

Feitas essas considerações acerca dos valores totais e do fluxo das mercadorias comercializadas entre Santos e alguns dos principais portos da América, passemos para a análise da movimentação das embarcações e dos principais negociantes que atuavam no comércio costeiro paulista. Para isso, recorreremos às informações constantes nos passaportes emitidos às embarcações mercantes que foram coligidos pela Secretaria de Governo paulista entre 1809 e 1821.

⁵⁵⁶ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 69 e 74; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 49-50 e 54; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 65-66; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 5-6 e 9.

⁵⁵⁷ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 63 e 68; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 45 e 52; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*, fls. 5 e 9.

Quadro 7 – O porto de Santos e o comércio de cabotagem: passaportes emitidos às embarcações mercantes (1809/1821)

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Caetano José da Silva	18/10/1809	Lancha Santa Rita	Rio de Janeiro	Ilha Grande	Santos	Rio de Janeiro
Gertrudes Maria de Jesus	18/10/1809	Lancha Senhor do Amparo e Santana	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
José Antônio Vieira de Carvalho	24/10/1809	Sumaca Flor do Mar	Santos	-	Cananeia	-
Isidoro Nicolau de Brito	06/11/1809	Penque Marimbondó	Santos	-	Paranaguá	-
Isidoro Nicolau de Brito	06/11/1809	Sumaca Casqueiro	Santos	-	São Francisco do Sul	-
Francisco Carvalho	10/11/1809	Sumaca Nossa Senhora do Carmo	São Sebastião	Santos	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Venâncio Antônio da Rosa	10/11/1809	Lancha Ventura	São Sebastião	-	Santos	-
José Antônio Vieira de Carvalho	20/11/1809	Bergantim Golfinho	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Caetano José da Silva	07/12/1809	Lancha Santa Rita	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	18/12/1809	Bergantim Delfina	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Joaquim Lourenço	09/01/1810	Lancha Santa Rita	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Bento Thomaz Vianna	19/01/1810	Lancha Beija Flor	Santos	-	Parati	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Isidoro Nicolau de Brito	07/02/1810	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	03/03/1810	Penque Marimbondo	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Francisco de Carvalho	08/03/1810	Sumaca Nossa Senhora do Carmo	Rio de Janeiro	São Sebastião	Santos	Rio de Janeiro
José Antônio Vieira de Carvalho	12/03/1810	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-
José Martins Vianna	29/03/1810	Lancha Santana	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Correa Garcia	31/03/1810	Bergantim Esperança da Fortuna	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Francisco de Paula Martins	05/04/1810	Bergantim Acaronte	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Raimundo José Alves	17/04/1810	Sumaca Rosário e Princesa	Rio de Janeiro	Santos e Portos do Sul	Buenos Aires	Rio de Janeiro
Isidoro Nicolau de Brito	28/04/1810	Galera Nossa Senhora da Vitória	Santos	Rio de Janeiro	Bahia	Santos
Isidoro Nicolau de Brito	28/04/1810	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	-
José Antônio Vieira de Carvalho	02/05/1810	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Caetano José da Silva	05/05/1810	Lancha Santa Rita	Santos	Ubatuba	Paranaguá	-
Caetano José da Silva	16/05/1810	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Isidoro Nicolau de Brito	19/06/1810	Penque Marimbondó	Santos	-	Paranaguá	-
Bento Thomaz Vianna	05/07/1810	Penque Santa Ana São José e Almas	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	10/07/1810	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Caetano José da Silva	26/07/1810	Sumaca São Caetano	Santos	-	São Sebastião	-
Isidoro Nicolau de Brito	08/08/1810	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	-
Gertrudes Maria de Jesus	11/08/1810	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	14/09/1810	Lancha Ventura	Santos	-	Iguape	-
Caetano José da Silva	24/09/1810	Lancha Santa Rita	Santos	-	Paranaguá	-
João Martins	10/10/1810	Lancha Santana	Rio de Janeiro	-	São Francisco do Sul	Rio de Janeiro
Bento Francisco Vaz de Carvalhaes	08/11/1810	Lancha Graça Divina	Santos	-	São Sebastião	-
Isidoro Nicolau de Brito	09/11/1810	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Laguna	-
Francisco José Fernandes	10/11/1810	Sumaca Bom Jesus	Rio de Janeiro	Parati	Santos	Rio de Janeiro
Caetano José da Silva	26/11/1810	Lancha Santa Rita	Rio de Janeiro	-	Paranaguá	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
João Martins	28/11/1810	Lancha Santana	Rio de Janeiro	-	São Francisco do Sul	Rio de Janeiro
Isidoro Nicolau de Brito	10/12/1810	Penque Marimbondo	Santos	-	Iguape	-
Gertrudes Maria de Jesus	18/12/1810	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	São Sebastião	-
Venâncio Antônio da Rosa	18/12/1810	Lancha Ventura	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Raimundo José Alves	24/01/1811	Bergantim Rosário	Rio de Janeiro	Santos e Portos do Sul	Buenos Aires	Rio de Janeiro
Bento Thomaz Vianna	24/01/1811	Penque Santa Ana São José e Almas	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Isidoro Nicolau de Brito	05/02/1811	Bergantim Delfina	Santos	-	Buenos Aires	-
João Martins	06/02/1811	Lancha Santana	Rio de Janeiro	Ubatuba e São Sebastião	Santos	Rio de Janeiro
Isidoro Nicolau de Brito	01/03/1811	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Laguna	-
Venâncio Antônio da Rosa	05/03/1811	Lancha Ventura	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	12/03/1811	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Caetano José da Silva	22/04/1811	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Manuel de Alvarenga Braga	20/05/1811	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Bento Thomaz Vianna	21/05/1811	Penque Santa Ana São José e Almas	Santos	-	Ceará	-
João Martins	30/05/1811	Lancha Santana	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	03/08/1811	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Iguape	-
Isidoro Nicolau de Brito	13/08/1811	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	São Sebastião	-
Isidoro Nicolau de Brito	08/09/1811	Bergantim Delfina	Santos	-	Montevideú	-
José Alves Pereira	05/11/1811	Sumaca Santana	São Sebastião	-	Santos	-
Isidoro Nicolau de Brito	06/11/1811	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	-
Bento Thomaz Vianna	06/11/1811	Penque Santa Ana São José e Almas	Santos	-	Montevideú	-
Caetano José da Silva	28/11/1811	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Manuel de Alvarenga Braga	16/12/1811	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Iguape	-
José Antônio Vieira de Carvalho	07/01/1812	Bergantim Golfinho	Santos	-	Buenos Aires	-
Isidoro Nicolau de Brito	17/03/1812	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Bento Francisco Vaz de Carvalhaes	06/05/1812	Bergantim Delfina	Santos	Rio de Janeiro	Pernambuco	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Isidoro Nicolau de Brito	06/05/1812	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	-
Venâncio Antônio da Rosa	20/07/1812	Lancha Ventura	Santos	-	Iguape	-
Isidoro Nicolau de Brito	03/08/1812	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Santa Catarina	-
Venâncio Antônio da Rosa	26/10/1812	Lancha Ventura	Santos	-	Rio de Janeiro	-
José de Souza Lobo	16/12/1812	Lancha Santiago Menor	Ilha de Santa Catarina	Laguna	Santos	Ilha de Santa Catarina
Bento Thomaz Vianna	19/12/1812	Galera Santa Ana e São José	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Isidoro Nicolau de Brito	22/12/1812	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
José Antônio Vieira de Carvalho	08/01/1813	Bergantim Golfinho	Santos	-	Montevideú	-
Antônio José dos Santos	13/02/1813	Iate Nossa Senhora do Loreto	Rio Grande de São Pedro do Sul	-	Santos	Montevideú
Bento Thomaz Vianna	12/02/1813	Penque Santa Ana São José e Almas	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	23/03/1813	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Santa Catarina	-
Isidoro Nicolau de Brito	22/04/1813	Bergantim Delfina	Santos	-	Buenos Aires	-
José Joaquim Jorge Gonçalves e Cia.	29/04/1813	Sumaca Fiel Amigo	Recife	Rio de Janeiro	Santos	Recife

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Caetano José da Silva	18/05/1813	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio de Janeiro	-
José Antônio Vieira de Carvalho	04/08/1813	Bergantim Golfinho	Santos	-	Montevideú	-
Isidoro Nicolau de Brito	14/08/1813	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
Cipriano da Silva Proost	09/09/1813	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	02/10/1813	Lancha Ventura	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	22/10/1810	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
José Antônio Vieira de Carvalho	07/02/1814	Galera Constância	Santos	-	Buenos Aires	-
Bento Francisco Vaz de Carvalhaes	07/02/1814	Bergantim Delfina	Santos	-	Buenos Aires	-
Isidoro Nicolau de Brito	02/04/1814	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
José Antônio Vieira de Carvalho	19/04/1814	Bergantim Pensamento Feliz	Santos	-	Montevideú	-
José Antônio Vieira de Carvalho	05/06/1814	Bergantim Pensamento Feliz	Santos	-	Bahia	-
Manuel de Alvarenga Braga	05/12/1814	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	13/01/1815	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Manuel de Alvarenga Braga	04/03/1815	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	07/06/1815	Lancha Ventura	Santos	-	São Francisco do Sul	Rio de Janeiro
Luiz Alves Soares	28/07/1815	Lancha Boa Fé	Salvador	-	Santos	Salvador
Isidoro Nicolau de Brito	03/09/1815	Sumaca Santa Cruz	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
Manuel de Alvarenga Braga	26/11/1815	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	05/03/1816	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Rio de Janeiro	-
João Soares de Oliveira	26/03/1816	Lancha Aurora	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	10/05/1816	Bergantim Delfina	Santos	Portos do Sul	Recife	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	08/06/1816	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Rio Grande de São Pedro do Sul	-
João Soares de Oliveira	26/08/1816	Lancha Aurora	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Gertrudes Maria de Jesus	23/12/1816	Lancha Santa Ana	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel José Vieira de Carvalho	28/12/1816	Escuna Piedade Lusitana	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	27/01/1817	Galera São Francisco de Paula	Santos		Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Manuel de Alvarenga Braga	12/02/1817	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	14/03/1817	Sumaca Conde de Palma	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	01/04/1817	Lancha São Vicente de Paula	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Isidoro Nicolau de Brito	12/04/1817	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
Manuel Ribeiro Mattos	16/04/1817	Lancha Carlota	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Iguape	Rio de Janeiro
Manuel José Vieira de Carvalho	17/04/1817	Escuna Piedade Lusitana	Rio de Janeiro	Ubatuba	Santos	Rio de Janeiro
João Antônio de Sá	14/05/1817	Lancha Conceição	Rio de Janeiro	São Sebastião e Santos	Iguape	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	16/05/1817	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel Ribeiro Mattos	17/05/1817	Lancha Carlota	Santos	-	Salvador	-
Venâncio Antônio da Rosa	20/05/1817	Sumaca Conde de Palma	Rio de Janeiro	Santos	São Francisco do Sul	Rio de Janeiro
Manuel José Vieira de Carvalho	03/06/1817	Escuna Piedade Lusitana	Santos	Rio de Janeiro	Salvador	-
João José da Silva Netto	07/06/1817	Sumaca São José Vencedor	Salvador	-	Santos e Portos do Sul	-
Gertrudes Maria de Jesus	16/06/1817	Lancha Santana	São Sebastião	-	Rio de Janeiro	São Sebastião

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Antônio Gonçalves Ferreira Bastos	14/07/1817	Bergantim Conceição do Monte	Salvador	-	Santos	Salvador
Manuel Joaquim de Sousa e José Francisco de Toledo	15/07/1817	Iate Santana	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Santos	Rio de Janeiro
Venâncio Antônio da Rosa	17/07/1817	Sumaca Conde de Palma	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Isidoro Nicolau de Brito	29/07/1817	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Paranaguá	-
João Antônio de Sá	07/08/1817	Lancha Conceição	Ilha de Santa Catarina	São Francisco do Sul	Salvador	Ilha de Santa Catarina
Gertrudes Maria de Jesus	22/08/1817	Lancha Santa Ana	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel José Bernardes	28/08/1817	Lancha Santa Rita	Paranaguá	Guaratuba	São Francisco do Sul	Paranaguá
Manuel José Vieira de Carvalho	02/09/1817	Escuna Piedade Lusitana	Santos	-	Pernambuco	-
Manuel de Alvarenga Braga	03/09/1817	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Agostinho Pereira	26/09/1817	Sumaca Desengano	Rio de Janeiro	-	Santos	-
Manuel José Vieira de Carvalho	06/10/1817	Escuna Piedade Lusitana	Santos	Vilas do Norte	Pernambuco	Santos
Domingos Antônio José	23/10/1817	Sumaca Nossa Senhora da Penha	Santos	Bahia	Pernambuco	-
Gertrudes Maria de Jesus	07/11/1817	Lancha Santa Ana	Santos	-	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Cipriano da Silva Proost	06/12/1817	Sumaca São Caetano	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Bento Francisco Vaz de Carvalhaes	04/12/1817	Bergantim Delfina	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Buenos Aires	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	17/01/1818	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	26/01/1818	Sumaca Conde de Palma	Rio de Janeiro	São Sebastião	Santos	Rio de Janeiro
Manuel José Bernardes	27/01/1818	Lancha Santa Rita	Paranaguá	-	Guaratuba	-
Manuel de Alvarenga Braga	19/01/1818	Bergantim Delfina	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Cipriano da Silva Proost	17/02/1818	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	03/03/1818	Sumaca Conde de Palma	Santos	-	Rio de Janeiro	-
José Antônio de Oliveira	30/03/1818	Lancha Antônio e Almas	Rio de Janeiro	-	Iguape	Rio de Janeiro
Manuel Joaquim Rodrigues	23/05/1818	Lancha São Vicente de Paula	Rio de Janeiro	Santos	Iguape	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	04/06/1818	Bergantim Delfina	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Pereira dos Santos	07/07/1818	Sumaca Esperança	Santos	Iguape	Rio de Janeiro	-
Manuel José Vieira de Carvalho	20/07/1818	Sumaca Aliança	Salvador	-	Santos	Salvador

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Francisco Antônio Carlides	17/08/1818	Lancha Nossa Senhora do Socorro	Vila Bela da Princesa	-	Santos	-
Manuel Pereira dos Santos	18/08/1818	Sumaca Esperança	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
José Antônio Vieira de Carvalho	05/09/1818	Sumaca Aliança	Santos	Portos do Norte	Salvador	Santos
José Antônio de Oliveira	10/09/1818	Lancha Antônio e Almas	Pernambuco	-	Santos	Pernambuco
Cipriano da Silva Proost	11/10/1818	Sumaca São Caetano	Santos	-	Paranaguá	-
Venâncio Antônio da Rosa	12/10/1818	Sumaca Conde de Palma	Santos	Portos do Sul	São Francisco do Sul	-
Joaquim José da Silva Maia	14/10/1818	Sumaca Voador	Salvador	Santos	Rio Grande de São Pedro do Sul	Salvador
Francisco de Paula dos Reis	24/10/1818	Sumaca Divino Espírito	São Francisco do Sul	-	Santos	São Francisco do Sul
José Antônio Vieira de Carvalho	11/12/1818	Sumaca Aliança	Santos	Portos do Norte	Salvador	Santos
Antônio José Leite Lobo	12/11/1818	Sumaca Boa União	Rio de Janeiro	Santos	Montevideú	Rio de Janeiro
Joaquim José Teixeira	24/11/1818	Sumaca Bom Jesus	Salvador	-	Santos	Salvador
José de Souza da Silva e José Leonardo de Santa Anna	09/12/1818	Lancha Aurora	Paranaguá	-	Ilha de Santa Catarina	Paranaguá
Antônio José Leite Lobo	23/12/1818	Sumaca Boa União	Montevideú	Santos	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Antônio José Rodrigues Alvarenga	24/12/1818	Sumaca Sacramento	Salvador	-	Santos	Salvador
Manuel José Bernardes	29/12/1818	Lancha Santa Rita	Santos	São Francisco do Sul	Rio de Janeiro	-
Joaquim José Teixeira	29/12/1818	Sumaca Bom Jesus	Santos	Bahia	Pernambuco	-
Manuel da Rosa Freitas	24/01/1819	Lancha Belizário	São Sebastião	-	Santos	-
Joaquim Gonçalves Ledo	08/02/1819	Bergantim Boa Esperança	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
João José da Silva Netto	11/02/1819	Sumaca São José Vencedor	Salvador	-	Santos	Salvador
Manuel de Alvarenga Braga	17/02/1819	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	-
João José de Carvalho	02/03/1819	Sumaca Boa União	Santos	-	Montevidéu	-
Venâncio Antônio da Rosa	10/03/1819	Sumaca Conde de Palma	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Antônio José Rodrigues Valle	11/03/1819	Sumaca Sacramento	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Jerônimo José de Oliveira	12/03/1819	Sumaca Diana	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Joaquim José da Silva Maia	23/03/1819	Sumaca Voador	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
João José da Silva Netto	23/03/1819	Sumaca São José Vencedor	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Domingos Antônio Fernandes	01/04/1819	Lancha Conceição	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Ribeiro Mattos	02/04/1819	Lancha Carlota	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Alexandre José Tavares	17/04/1819	Lancha Santana	Rio de Janeiro	Santos	Laguna	Salvador
Christovão e Manuel Guerner	24/04/1819	Galera Tentação	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	29/04/1819	Sumaca Jesus Maria José	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Joaquim de Sousa	16/04/1819	Lancha Piedade	Paranaguá	Santos	São Francisco do Sul	Paranaguá
Manuel de Alvarenga Braga	04/05/1819	Lancha São Vicente de Paula	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Pedro Antônio Barbosa	06/05/1819	Sumaca Rosália	Salvador	-	Santos	Salvador
Antônio José Rodrigues Valle	06/05/1819	Sumaca Sacramento	Santos	Portos do Sul	Recife	-
Venâncio Antônio da Rosa	12/05/1819	Sumaca Conde de Palma	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Luís Alvares Soares	07/06/1819	Lancha Boa Fé	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Venâncio Antônio da Rosa	11/06/1819	Sumaca Conde de Palma	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	15/06/1819	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
João José da Silva Netto	19/06/1819	Sumaca São José Vencedor	Santos	-	Salvador	-
José Antônio Vieira de Carvalho	19/06/1819	Sumaca Aliança	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Manuel Ribeiro Mattos	08/07/1819	Lancha Carlota	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Muniz Silveira	17/07/1819	Sumaca Glória	Santos	-	São Francisco do Sul	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	13/07/1819	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Severo José da Silva	23/07/1819	Lancha Galathea	Rio de Janeiro	Santos	Campos dos Goitacazes	Rio de Janeiro
Manuel Ribeiro Mattos	03/08/1819	Lancha Carlota	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Antônio José Rodrigues Valle	07/08/1819	Sumaca Sacramento	Salvador	-	Santos	Salvador
João José de Carvalho	12/08/1819	Sumaca Boa União	Cananeia	São Francisco do Sul e Santos	Recife	-
Cipriano da Silva Proost	17/08/1819	Sumaca São Caetano	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	23/08/1819	Lancha São Vicente de Paula	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Rodrigues Bittencourt	27/08/1819	Galera São Francisco de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	-
José de Souza Lobo	27/08/1819	Lancha Conceição	Recife	Santos e Santa Catarina	Rio Grande de São Pedro do Sul	Recife

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
José Antônio Vieira de Carvalho	15/09/1819	Sumaca Aliança	Santos	Portos do Norte	Salvador	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	23/09/1819	Sumaca Jesus Maria José	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
José Joaquim de Almeida	28/09/1819	Sumaca Flora	Rio de Janeiro	Santos	Buenos Aires	Rio de Janeiro
Venâncio Antônio da Rosa	05/10/1819	Sumaca Conde de Palma	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Rio Grande de São Pedro do Sul	Rio de Janeiro
Cipriano da Silva Proost	11/10/1819	Sumaca São Caetano	Santos	-	Paranaguá	Rio de Janeiro
Domingos Antônio Fernandes	16/10/1819	Sumaca Conceição	Salvador	-	Santos	Salvador
Manuel de Alvarenga Braga	17/11/1819	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Alexandre José Tavares	29/11/1819	Lancha Santana	Santos	Laguna e Portos do Sul	Rio de Janeiro	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	03/12/1819	Lancha Santana e São Joaquim	Cananeia	-	Santos	Cananeia
José Silveira de Souza	13/12/1819	Lancha Ligeira	Ilha de Santa Catarina	-	Laguna	Ilha de Santa Catarina
Manuel de Alvarenga Braga	23/12/1819	Lancha Santana e São Joaquim	Santos	-	Iguape	Santos
Joaquim José Cardoso Guimarães	10/01/1820	Lancha São João de Barros	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel Rodrigues Bittencourt	08/02/1820	Galera São Francisco de Paula	Santos	Ilha Grande	Rio de Janeiro	-

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Manuel de Alvarenga Braga	21/02/1820	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Francisco da Costa Pinto	19/02/1820	Iate Oriente Feliz	Rio Grande de São Pedro do Sul	Montevideú	Santos	Rio Grande de São Pedro do Sul
José Antônio Vieira de Carvalho	10/03/1820	Sumaca Aliança	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	17/03/1820	Bergantim Delfina	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Rio da Prata	Rio de Janeiro
Manuel Rodrigues Bittencourt	23/03/1820	Galera São Francisco de Paula	Santos	-	Paranaguá	-
Cipriano da Silva Proost	11/04/1820	Sumaca São Caetano	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Manuel de Alvarenga Braga	27/04/1820	Lancha Santana e São Joaquim	Santos	-	Iguape	Santos
José Silveira de Souza	05/05/1820	Lancha Ligeira	Santos	-	Laguna	-
Manuel de Alvarenga Braga	17/05/1820	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Manuel Ribeiro Mattos	30/05/1820	Lancha Carlota	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Santa Catarina	Rio de Janeiro
José Antônio Vieira de Carvalho	26/06/1820	Sumaca Aliança	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	27/06/1820	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
José de Souza Lobo	07/07/1820	Bergantim Conceição	Rio de Janeiro	Portos do Sul	Salvador	Rio Grande de São Pedro do Sul

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Domingos Antônio Fernandes	10/07/1820	Lancha Conceição	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	08/08/1820	Bergantim Delfina	Santos	Salvador e Portos do Norte	Recife	Santos
Antônio Francisco da Silva	04/09/1820	Sumaca Esperança da Fortuna	Rio de Janeiro	-	Santos	Rio de Janeiro
João Francisco de Moura	05/09/1820	Lancha Nova Estrela	Recife	-	Santos	Recife
José Luiz Cardoso	18/09/1820	Lancha Diana	Rio de Janeiro	Santos	Espírito Santo	Rio de Janeiro
José Joaquim dos Passos e José Ignácio Correia	19/09/1820	Lancha Conceição	Santos	-	São Sebastião	Vila Bela da Princesa
João José da Silva Costa	22/09/1820	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	Montevidéu	-
Manuel de Alvarenga Braga	03/10/1820	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
Antônio Fernandes	17/10/1820	Lancha Conceição	Recife	-	Santos	Recife
José Antônio Vieira de Carvalho	22/11/1820	Sumaca Aliança	Santos	-	Buenos Aires	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	05/12/1820	Lancha São Joaquim Viajante	Santos	-	Iguape	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	28/12/1820	Lancha São Vicente de Paula	Santos	-	Rio de Janeiro	Santos
José da Silva Pereira Lessa	19/01/1821	Sumaca São Manuel Roubado	Salvador	Santos e Portos do Sul	Rio Grande de São Pedro do Sul	Salvador

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
João José da Silva Costa	27/01/1821	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	14/02/1821	Sumaca Guadalupe	Rio de Janeiro	Santos	Rio Grande de São Pedro do Sul	Rio de Janeiro
Manuel de Alvarenga Braga	23/02/1821	Bergantim Delfina	Santos	Portos do Norte	Rio de Janeiro	Santos
José Antônio Vieira de Carvalho	16/04/1821	Sumaca Aliança	Santos	-	Rio de Janeiro	-
Venâncio Antônio da Rosa	17/04/1821	Sumaca Guadalupe	Santos	-	Recife	-
Cipriano da Silva Proost	04/06/1821	Sumaca São Caetano	Santos	-	Salvador	-
João José da Silva Costa	07/06/1821	Lancha Nossa Senhora do Amparo	Santos	-	Iguape	Santos
Manuel de Alvarenga Braga	14/06/1821	Bergantim Delfina	Santos	-	Salvador	-
Cipriano da Silva Proost	04/09/1821	Sumaca São Caetano	Rio de Janeiro	Santos	Santa Catarina	Rio de Janeiro

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes e Requerimentos (1808-1817)*. Caixa 78 – Ordem 320; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79; e Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, Requerimentos, entradas e saídas de embarcações e exportações (1820-1821)*. Caixa 79 – Ordem 322.

A partir dos dados organizados no Quadro 7, percebe-se mais nitidamente a configuração da imbricada rede mercantil costeira da qual o porto de Santos fazia parte. Dentre os vários aspectos enunciados, verifica-se, por exemplo, que o comércio de cabotagem paulista concentrava-se no sul-sudeste do litoral brasileiro, mais precisamente na vasta região compreendida desde a Corte do Rio de Janeiro até os portos meridionais do Rio Grande, estendendo-se por vezes até o estuário do Rio da Prata. Examinando os percursos indicados nos 242 passaportes arrolados, nota-se que em 148 ocasiões o porto de Santos aparece como “porto de origem”. Desse total, 63 passaportes foram emitidos para embarcações cujo destino era o porto carioca, enquanto que para os demais portos paulistas, esse número chega a 37. Para os portos do sul brasileiro – Rio Grande, Santa Catarina e Laguna – foram emitidos 14 passaportes. Para o Rio da Prata – Buenos Aires e Montevideu – foram expedidos 13. Para os portos da Bahia e Pernambuco foram contabilizados, respectivamente, 10 e 9 passaportes. Ceará e Parati aparecem uma vez cada como destinos das embarcações procedentes do porto paulista.

Nas situações em que Santos constava como “porto de destino” (59 ocorrências no total), a Corte foi indicada como origem em 36 passaportes. A Bahia ocupa o segundo lugar, com 10 passaportes, ao passo que Pernambuco aparece apenas em 4 passaportes como “porto de origem”. Os portos paulistas – São Sebastião, Vila Bela, Cananeia e São Francisco do Sul – aparecem em 6 passaportes, enquanto Rio Grande e Santa Catarina constam apenas em 3. Na condição de porto de “escala”, Santos aparece em 19 passaportes, dos quais 12 haviam sido expedidos para embarcações saídas do Rio de Janeiro com destino aos portos do Sul e região platina.

Ademais, outro aspecto presente no Quadro 7 a ser pontuado é a grande incidência de embarcações de pequeno porte e de baixo calado nesse tipo de tráfico. As lanchas eram as mais comuns, correspondendo a 40% dos passaportes consultados. Ligeiras, elas não eram dotadas de grande capacidade de carga, raramente excedendo 50 toneladas⁵⁵⁸. As sumacas também eram usualmente empregadas no trato costeiro, constando em quase 34% dos passaportes. Maiores do que as lanchas, as sumacas caracterizavam-se pela estabilidade e por

⁵⁵⁸ ESPARTEIRO, António Marques. *Dicionário ilustrado de Marinha*. 2. ed. Lisboa: Livraria Clássica, 1962. p. 319; e LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*, cit., p. 84.

serem capazes de transportar até 100 toneladas⁵⁵⁹. Os bergantins – embarcações que dispunham de coberta, dois mastros e capacidade de carga de até 200 toneladas⁵⁶⁰ – aparecem em quase 11% dos passaportes. Em menor quantidade também eram utilizadas outras naves com tonelagens variadas, desde as mais leves, como o penque, a escuna e o iate, até as galeras, dotadas de três mastros e com capacidade de carga superior ao do bergantim e que, por isso, eram empregadas principalmente no comércio atlântico.

Em relação aos proprietários das embarcações empenhadas na navegação de cabotagem, é importante sublinhar que, dentre os passaportes relacionados no Quadro 7, mais de 60% foram emitidos em nome de apenas sete negociantes, todos eles membros destacados da comunidade mercantil santista da época. Entre esses poucos proprietários, é notável o caso de Manuel de Alvarenga Braga que, sozinho, aparece em 38 passaportes, o equivalente a pouco mais de 15% de todos aqueles que listamos acima. Filho de Sebastião Alvarenga Braga, rico homem de negócio da praça de Santos, Manuel de Alvarenga distinguia-se não apenas por sua fortuna, como também pelo fato de ser o único negociante santista ativo no comércio costeiro que havia sido recenseado nos maços de população como “pardo”.⁵⁶¹

Capitão de milícias dos homens pardos forros da vila de São Vicente desde 1791⁵⁶², Manuel de Alvarenga Braga era reconhecido pelas autoridades do Rio de Janeiro como um dos mais “prestativos” vassalos na praça de Santos. Como prova da “fidelidade” ao príncipe regente, Joaquim Manuel do Couto, chefe da divisão da Armada Real, destacava o fato de que, em 1809, Alvarenga Braga havia cedido uma de suas embarcações para o transporte de “parte da tropa da Brigada de Artilharia Volante da Legião desta capitania, sua bagagem, trem

⁵⁵⁹ ESPARTEIRO, António Marques, *Dicionário ilustrado de Marinha*, cit., p. 521; LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*, cit., p. 84; e GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. Buenos Aires e Cádiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791): conclusão. *Revista de História*, São Paulo, v. 46, n. 93, p. 251-266, 1973. Disponível em: <<http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/095/A005N095.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

⁵⁶⁰ ESPARTEIRO, António Marques, op. cit., p. 82-83; LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, op. cit., p. 84.

⁵⁶¹ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 289; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Listas Nominativas da vila de Santos* (1802, 1817, 1818 e 1821). Microfilmes 075 e 076; e DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. 2011. 308 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. p. 231.

⁵⁶² Carta n.º 14 contendo o requerimento de Manuel de Alvarenga Braga, pedindo a confirmação do posto de capitão da Companhia dos homens pardos forros da vila de São Vicente (...). 05/05/1806. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 59, doc. 4480.

da mesma, peças, carretas, e seus pertences” até o porto do Rio Grande de São Pedro do Sul.⁵⁶³

Conforme mencionamos no segundo capítulo, em sociedade com Caetano José da Silva, Alvarenga Braga arrematou em 1803 o contrato dos Novos Impostos dos gêneros que desciam do planalto até o porto de Santos. Em 1805, arremataria também o contrato da Contribuição Literária das vilas de São Sebastião e Paranaguá⁵⁶⁴. Proprietário de três lotes de terras em Santos onde produzia arroz, café e farinha e de 48 escravos no ano de 1817⁵⁶⁵, o negociante empregou no comércio costeiro pelo menos cinco embarcações distintas. Uma delas era o bergantim Delfina, adquirido de Isidoro de Nicolau de Brito e Bento Vaz de Carvalhaes em princípios de 1818. De acordo com o Quadro 7, o itinerário habitual do bergantim abrangia os portos de Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Buenos Aires. De outra parte, uma de suas lanchas, a São Vicente de Paula, parecia ser reservada exclusivamente para o comércio entre a Corte e os portos paulistas de Santos e Iguape. Em uma dessas viagens, realizada em novembro de 1819, a lancha conduziu 3.570 arrobas de açúcar e 69 alqueires de arroz pilado de Santos para o Rio de Janeiro⁵⁶⁶. Em maio do ano seguinte, a mesma lancha transportou 3.975 arrobas de açúcar para o porto carioca, retornando alguns dias depois para Santos com 99 escravos novos, bem como com artigos estrangeiros, como louças inglesas, manteiga, pólvora etc.⁵⁶⁷. Além dessas embarcações, Alvarenga Braga também era dono da lancha Santana e São Joaquim, da lancha São Joaquim Viajante – esta em sociedade com Isidoro Nicolau de Brito – e da sumaca Jesus Maria José, adquirida de José Antônio Vieira de Carvalho entre os meses de maio e julho de 1810.

Logo depois de Alvarenga Braga, o segundo negociante santista responsável pelo maior número de passaportes emitidos ao comércio costeiro era o seu sócio, Nicolau de Brito, com 31 despachos feitos em seu nome. Natural de Lisboa, a data de sua transferência para a vila de Santos é incerta. Além da lancha São Joaquim Viajante, que possuía em sociedade

⁵⁶³ Arquivo Nacional. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Provisão sobre o embargo no porto de Santos das embarcações que fossem necessárias para o transporte das tropas para o Rio Grande de São Pedro do Sul. 27/02/1810. Códice 474, vol. 3, fls. 101-102.

⁵⁶⁴ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 200; e PUNTSCHART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 100.

⁵⁶⁵ DI CARLO, Ricardo Felipe, *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*, cit., p. 232.

⁵⁶⁶ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-167.

⁵⁶⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821)*. Caixa 79A – Ordem 322, Loc.: 79-1-64.

com Alvarenga Braga, e do bergantim Delfina, que foi vendido para o mencionado negociante em 1818, Nicolau de Brito era proprietário da galera Nossa Senhora da Vitória, destacada para o comércio entre a praça santista e a Corte; da galera São Francisco de Paula, empenhada no tráfico realizado entre os portos da Bahia, Rio de Janeiro e Paranaguá; do penque Marimbondo, que cobria as rotas marítimas que ligavam as vilas do litoral sul paulista e a Corte; e das sumacas Casqueiro e Santa Cruz, ambas reservadas ao comércio realizado entre Santos, São Francisco do Sul e Rio Grande de São Pedro. Ademais, conforme veremos mais adiante, Nicolau de Brito era proprietário da corveta Victória em sociedade com o coronel Francisco Antônio de Souza, irmão do brigadeiro Luiz Antônio e pai de Francisco Ignácio de Souza Queiróz, protagonista do chamado movimento “bernardista”.⁵⁶⁸

Entre os mapas de carga compulsados, encontramos a relação das mercadorias que Nicolau de Brito transportou de Buenos Aires para o Rio de Janeiro em outubro de 1813, época em que ele e seu sócio Bento Vaz de Carvalhaes ainda eram proprietários do bergantim Delfina. De acordo com a relação, o bergantim conduziu para a Corte mil sacos de farinha de trigo, 80 surrões de passas, 15 surrões de nozes e 27 alqueires de sebo⁵⁶⁹. Em julho daquele mesmo ano, em sua sumaca Santa Cruz, Nicolau de Brito importou do porto carioca 30 escravos novos, 50 fardos de tecidos e 700 alqueires de sal, os quais comumente eram revendidos nas demais vilas do litoral paulista.⁵⁷⁰

Além das embarcações, em testamento assinado em outubro de 1814, Nicolau de Brito reconhecia dívidas ativas e passivas que tinha em diversas localidades, incluindo São Francisco do Sul e Buenos Aires. Declarava ainda ser proprietário de uma tropa de 750 burros na vila de Sorocaba, em sociedade com o seu compadre Antônio José Pereira Machado, negociante radicado no Rio Grande de São Pedro do Sul⁵⁷¹. Não obstante a fortuna declarada, os bens de Nicolau de Brito arrolados em inventário aberto em 1824 totalizavam pouco mais

⁵⁶⁸ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 2, p. 221; e MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo...*, cit., v. 1, p. 285.

⁵⁶⁹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares, governadores da praça de Santos (1722-1819)*. Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-90.

⁵⁷⁰ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares, governadores da praça de Santos (1722-1819)*. Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-80; e Arquivo Nacional. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Ordem do contratador dos cruzados do sal da vila de Iguape para que entregue sem menor hesitação o que tiver cobrado de Isidoro Nicolau de Brito. 11/09/1809. Códice 474, vol. 3, fl. 124.

⁵⁷¹ VALENTIN, Agnaldo, *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*, cit., p. 288.

do que 2:000\$000 réis, enquanto o valor devido ao único credor – o testamenteiro nomeado e sócio Manuel de Alvarenga Braga – chegava a 6:118\$851 réis.⁵⁷²

Depois de Nicolau de Brito, os negociantes santistas com o maior número de passaportes foram José Antônio Vieira de Carvalho e seu filho, Manuel José Vieira de Carvalho, com um total de 24 de passes expedidos. Indicado em 1803 pelo capitão-general Franca e Horta ao cargo de administrador da Companhia do Alto Douro na praça de Santos, José Antônio era um dos mais importantes negociantes paulistas da época, ocupando desde fins do século XVIII diversos postos civis e militares⁵⁷³. Tenente-coronel responsável pelo comando dos fortes de Nossa Senhora do Monte Serrate, de São Luís de Bertiooga e de Itapema, foi promovido ao posto de coronel em 1809, depois de ter atuado como presidente da Câmara da vila santista⁵⁷⁴. Entre os seus negócios, além dos produtos que importava e exportava diretamente da cidade do Porto, atividade que será analisada nas páginas seguintes, José Antônio Vieira de Carvalho arrematou por duas vezes consecutivas o contrato dos Cubatões de Santos. Na primeira delas, em 1814, Vieira de Carvalho arrematou o referido contrato junto com seus sócios Francisco Alvares Ferreira do Amaral, Bernardino Antônio Vieira Barbosa e João Batista Vieira Barbosa, pelo lance de 16:850\$000 réis. Na segunda ocasião, em 1817, o mesmo contrato foi arrematado por 17:000\$000 réis em sociedade com o seu antigo sócio Francisco Alvares do Amaral⁵⁷⁵. Com seu filho, Vieira de Carvalho participou ativamente do comércio costeiro no período considerado no Quadro 7. Nos passaportes examinados, pai e filho aparecem como proprietários dos bergantins Golfinho e Pensamento Feliz, que entre os anos de 1809 e 1814 transportaram mercadorias entre os portos da Bahia, de Santos, do Rio Grande, de Montevidéu e de Buenos Aires; da escuna Piedade Lusitana, empenhada no comércio entre São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; da galera Constância, também empregada na navegação entre Santos e Buenos Aires; e das sumacas Aliança, Flor do Mar e Jesus Maria José, esta última vendida a Alvarenga Braga em 1810.

Assim como observado no caso de Isidoro Nicolau de Brito, também foram identificados alguns mapas de carga referentes às embarcações dos Vieira de Carvalho, tais

⁵⁷² VALENTIN, Agnaldo, *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira* (1800-1880), cit., p. 289.

⁵⁷³ SILVA SOBRINHO, José da Costa e, *Santos noutros tempos*, cit., p. 67.

⁵⁷⁴ Ibidem, p. 67.

⁵⁷⁵ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo* (1765-1822), cit., p. 194 e 197.

como a relação das mercadorias transportadas de Santos para Montevidéu pelo bergantim Golfinho em maio de 1813. Além do sal, nessa ocasião, o bergantim conduziu para o porto platino 9 pipas de vinho, as quais, provavelmente haviam sido adquiridas da Companhia do Alto Douro⁵⁷⁶. Em julho de 1819, os negociantes despacharam a sumaca Aliança para o Rio de Janeiro carregada com 16:432\$000 réis em açúcar⁵⁷⁷; em outubro de 1819, a mesma embarcação carregou para a Bahia 7:191\$400 réis em toucinho, carnes, banha e farinha⁵⁷⁸. Em maio de 1820, a sumaca Aliança trouxe da Corte para o porto santista 30 fardos de fazenda, 20 gigos de louça e 100 escravos novos.⁵⁷⁹

Na sequência, com 20 passaportes emitidos em seu nome, Venâncio Antônio da Rosa aparece como um dos negociantes santistas que mais atuaram no comércio de cabotagem ao longo do período joanino. Capitão de milícias e tesoureiro da alfândega de Santos desde 1814, Antônio da Rosa era o proprietário da lancha Ventura, que em maio de 1819 trouxe fardos de fazendas secas, ferro, caldeiras de cobre e 50 barricas de farinha de trigo⁵⁸⁰. Além da lancha, o negociante era dono de duas outras embarcações: as sumacas Conde de Palma e Guadalupe, as quais, em abril de 1821, conduziu do Rio de Janeiro para Santos 30 novos escravos, fardos de lona e 300 arrobas de carne seca.⁵⁸¹

Em 1813, Venâncio Antônio da Rosa deu entrada em seu processo para habilitação na Ordem de Cristo. Entre as razões que fundamentavam o seu pedido, o negociante afirmava que sempre exercera o lugar de tesoureiro da Alfândega santista com “aquele zelo próprio de um fiel vassalo”, além de ter-se “distinguido no fornecimento de mantimentos para a Corte quando S. A. R. chegou a este Estado”⁵⁸². Curiosamente, muito embora conste um apenso em seu processo informando que o requerente “não alega motivos bastantes para ser atendido e por isso não há que deferir”, Antônio da Rosa tornou-se cavaleiro professo na referida ordem

⁵⁷⁶ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares, governadores da praça de Santos (1722-1819)*. Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-78.

⁵⁷⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-64B.

⁵⁷⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-108.

⁵⁷⁹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821)*. Caixa 79A – Ordem 322, Loc.: 79-1-64.

⁵⁸⁰ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-36.

⁵⁸¹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-34.

⁵⁸² Requerimento encaminhado por Venâncio Antônio da Rosa ao Ministério do Império, solicitando Habito do Cruzeiro; Habito de Cristo; Comenda de Cristo; pede nomeação para guarda roupa Imperial. 1827-1841. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0073, 003 n. 001.

por mercê de 7 de junho de 1817. Em novembro de 1822, o negociante deu entrada a outro processo, dessa vez solicitando a comenda da Ordem de Cristo. De acordo com os testemunhos que acompanhavam esse segundo pedido, Antônio da Rosa destacava-se como “negociante de grosso trato, proprietário de grandes fazendas e tesoureiro da Alfândega de Santos”. Entre os serviços que havia prestado para a “Vossa Majestade Imperial e a Nação Brasileira”, o requerente afirmava que havia sido “encarregado com dispêndios próprios para felicitar o Augusto Pai de Vossa Majestade Imperial na sua Augusta Aclamação”. Afirmava ainda ter “dispendido gratuitamente avultada somas em socorro” das tropas estacionadas na fronteira sul do império, além de ter “suprido com somas não pequenas” o almoxarife e o Arsenal da Marinha em Santos.⁵⁸³

Depois de Antônio Rosa, os dois negociantes santistas com o maior número de passaportes emitidos foram o tenente-coronel de milícias Caetano José da Silva, com 10 passes emitidos, e seu filho, Cipriano da Silva Proost, com 9 passes. No segundo capítulo, vimos que o tenente-coronel José da Silva havia sido reputado pelo capitão-general Franca e Horta em 1803 como um dos mais “abonados e inteligentes” negociantes da capitania de São Paulo⁵⁸⁴. Envolvido no tráfico de escravos e na arrematação de contratos régios, o tenente-coronel participou ativamente do comércio marítimo entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande de São Pedro do Sul até pouco tempo antes de sua morte, em meados de 1813.⁵⁸⁵

Nos meses seguintes, Cipriano da Silva Proost assumiu a direção dos negócios da família. Capitão responsável pela Fortaleza de Castro da Barra de Santos desde 1798, Silva Proost obteve a sua matrícula na Real Junta do Comércio em agosto de 1812, depois de comprovar a posse de créditos suficientes para condução dos próprios negócios e de razoável conhecimento em escrituração mercantil⁵⁸⁶. Assim como o pai, Silva Proost atuou no comércio de cabotagem entre os portos meridionais do Brasil e a Corte. Nessa atividade empregou duas embarcações que herdara do pai: a lancha Santa Rita e a sumaca São Caetano.

⁵⁸³ Requerimento encaminhado por Venâncio Antônio da Rosa ao Ministério do Império, solicitando Habito do Cruzeiro; Habito de Cristo; Comenda de Cristo; pede nomeação para guarda roupa Imperial. 1827-1841. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0073, 003 n. 001.

⁵⁸⁴ Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 100.

⁵⁸⁵ MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 200.

⁵⁸⁶ PUNTSCHART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 56.

Conforme Maria Thereza Petrone, a partir de 1818, Cipriano da Silva Proost tornou-se o “mais importante e, praticamente, o único” correspondente de Antônio da Silva Prado⁵⁸⁷. Analisando as cartas trocadas entre os dois negociantes, Petrone observa que Silva Prado logo adquiriu confiança em Silva Proost, encarregando-o da tarefa de beneficiar o açúcar e providenciar o embarque para os portos do Rio de Janeiro e da Bahia⁵⁸⁸. Em 1828, depois de apresentar papéis e testemunhos que provavam o seu “afeto nacional”, “zelo e patriotismo” em defesa da “causa do Brasil”, o negociante santista foi agraciado com o hábito da Ordem de Cristo.⁵⁸⁹

Por fim, os dois últimos membros da comunidade mercantil santista com maior número de passaportes expedidos eram o então coronel de milícias Bento Thomaz Vianna e a viúva D. Gertrudes Maria de Jesus, cada com um 7 passes expedidos. Anteriormente, no capítulo segundo, vimos que Thomaz Vianna era um dos mais conceituados homens de negócio de Santos quando, em 1803, foi indicado pelo governador paulista para o cargo de administrador da Companhia do Alto Douro naquela praça⁵⁹⁰. A bordo da lancha Beija Flor, do penque Santa Ana, São José e Almas e da galera Santa Ana e São José, Thomaz Vianna exportou gêneros agrícolas e artigos manufaturados entre os portos do Nordeste brasileiro e da região platina. Ademais, o coronel de milícias foi consignatário de mercadorias transportadas por negociantes de outras praças, como em 1817, quando declarou ser o responsável pela carga contida na sumaca Oliveira, propriedade do pernambucano Antônio Manuel de Arouca.⁵⁹¹

Cavaleiro professo na Ordem de Cristo desde 1803, Bento Thomaz Vianna prestou todo tipo de apoio em prol do estabelecimento do Estado português em terras americanas.

⁵⁸⁷ PETRONE, Maria Thereza Schorer. Um comerciante do ciclo do açúcar paulista: Antônio da Silva Prado (1817-1829): 3ª parte. *Revista de História*, São Paulo, n. 76, p. 316, 1968. De acordo com Petrone, “uma das figuras mais importantes, senão a mais importante no comércio do açúcar, por parte de Antônio da Silva Prado, era o correspondente em Santos. Correspondente, como se dizia na época, era uma espécie de comissário que se encarregava de receber, beneficiar, encaixar ou ensacar e embarcar o produto no porto. Era pois uma personagem decisiva no mecanismo da exportação” (Ibidem, p. 315).

⁵⁸⁸ PETRONE, Maria Thereza Schorer, Um comerciante do ciclo do açúcar paulista: Antônio da Silva Prado (1817-1829): 3ª parte, cit., p. 328.

⁵⁸⁹ Requerimento encaminhado por Cipriano da Silva Proost (capitão da Fortaleza de Castro da Barra de Santos) ao Ministério do Império, solicitando a mercê de cavaleiro da Imperial Ordem do Cruzeiro do Sul, e do Hábito da Ordem de Cristo. 1824-1828. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0654, 020.

⁵⁹⁰ Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803. *Documentos Interessantes...* Vol. 94, p. 100.

⁵⁹¹ Carta para o Juiz da Alfândega de Santos sobre a sumaca Oliveira e seu consignatário, o coronel Bento Thomaz Vianna. 20/05/1817. *Documentos Interessantes...* Vol. 90, p. 93; e PUNTSCART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 25-26.

Segundo Medicci, em 1808, Thomaz Vianna doou 100\$000 réis em auxílio ao recém-chegado príncipe regente⁵⁹². Em 1809, tal como fizera Alvarenga Braga, o negociante cedeu uma de suas embarcações para o transporte de tropas e apetrechos de guerra pertencentes à Companhia de Artilharia Volante ao Rio Grande de São Pedro do Sul⁵⁹³. Nomeado administrador vitalício da Alfândega de Santos nesse mesmo ano, Thomaz Vianna foi promovido ao posto de coronel de milícias em 1811. No ano seguinte, fez a “generosa oferta” de 120\$000 réis para “serem vestidos os habitantes desta capitania [de São Paulo] destinados a defenderem as nossas fronteiras”⁵⁹⁴. Em 1817, Thomaz Vianna forneceu 300 camisas para os milicianos destacados no Rio Grande.⁵⁹⁵

Embora não figurasse entre os mais prestigiados negociantes santistas, Gertrudes Maria de Jesus dedicou-se assiduamente ao comércio costeiro entre os portos do Rio de Janeiro, São Sebastião e Santos. Viúva do tenente-coronel Antônio Francisco da Costa⁵⁹⁶, Maria de Jesus era a proprietária das lanchas Senhor do Amparo e Santana, Santa Ana e Nossa Senhora do Amparo, esta última vendida a Silva Proost em 1813. Junto com a irmã Umbelina Eufraziana da Fonseca, Maria de Jesus era dona de duas fazendas: uma na vila de Paraibuna, no Vale do Paraíba paulista, e outra em São Sebastião, que herdara de seu tio, o padre Manuel Jorge⁵⁹⁷. Nessa última localidade, segundo Puntschart, mais de cem escravos trabalhavam no cultivo da cana e na industrialização do açúcar.⁵⁹⁸

Além desses proprietários, no Quadro 7 constam negociantes radicados em outras localidades que também investiram recursos na navegação de cabotagem realizada a partir do porto de Santos. Esse era o caso do guarda-mor da vila de São Sebastião, Bento Francisco

⁵⁹² MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 205.

⁵⁹³ Arquivo Nacional. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Provisão sobre o embargo no porto de Santos das embarcações que fossem necessárias para o transporte das tropas para o Rio Grande de São Pedro do Sul. 27/02/1810. Códice 474, vol. 3, fl. 103.

⁵⁹⁴ Requerimento encaminhado por Bento Thomaz Vianna ao Ministério do Império, solicitando consulta ao Conselho da Fazenda a respeito de sua nomeação como Juiz da Alfândega da vila de Santos, e mercê da Ordem de Cristo. 1813-1817. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0264, 003.

⁵⁹⁵ MEDICCI, Ana Paula, op. cit., p. 208-209.

⁵⁹⁶ Requerimento de Gertrudes Maria de Jesus ao príncipe regente solicitando provisão de tutela para poder administrar seus bens e de seus filhos como deixou por escrito seu falecido marido, o tenente-coronel Antônio Francisco da Costa. 07/10/1799. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 15, doc. 716.

⁵⁹⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Listas Nominativas da vila de Santos* (1808); e Requerimento encaminhado por Gertrudes Maria de Jesus ao Ministério do Império, solicitando dispensa do lapso do tempo, a fim de poder confirmar uma sesmaria em São Paulo. 1820-1821. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0816, 003.

⁵⁹⁸ PUNTSCHART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 35.

Vaz de Carvalhaes, que, entre os anos de 1810 e 1817, transportou mercadorias vindas do Rio de Janeiro e de Buenos Aires na lancha Graça Divina e no bergantim Delfina, este em sociedade com Isidoro Nicolau de Brito⁵⁹⁹. Outro exemplo a ser destacado é o de João José da Silva Costa, capitão-mor de São Sebastião que, conforme analisado em capítulos anteriores, foi acusado pelo pároco João Rodrigues Coelho de contrabandear “descaradamente” açúcar, café, aguardentes e escravos para os domínios espanhóis do Prata⁶⁰⁰. Dono de fazendas em Rio Claro e Bananal, Silva Costa adquiriu de Silva Proost a lancha Nossa Senhora do Amparo, empregando-a no transporte de mercadorias entre os portos do Rio de Janeiro e Montevideu.⁶⁰¹

Resta-nos, ainda, indicar a presença – mesmo que esporádica – de negociantes de outras praças da América portuguesa, a exemplo dos baianos João José da Silva Netto e Joaquim José Teixeira, matriculados na Real Junta do Comércio em 1814 e 1817, respectivamente; dos cariocas Joaquim Gonçalves Ledo, Joaquim José Cardoso Guimarães e Joaquim José da Silva Maia, estes últimos matriculados na Real Junta em 1818 e 1817, respectivamente; e do pernambucano José Antônio de Oliveira, homem de negócio matriculado na Real Junta em novembro de 1817⁶⁰². Além desses nomes, importa também mencionar os negociantes da cidade do Porto e membros destacados da Companhia do Alto Douro, Christovão e Manuel Guerner, os quais serão analisados detidamente nas próximas páginas, quando trataremos especificamente dos interesses dessa Companhia no controle do comércio marítimo paulista.

4.2 Entre o rio Douro e o porto de Santos: a capitania/província de São Paulo nas redes atlânticas do império português

Como exposto anteriormente, pouco tempo depois da assinatura dos tratados de 1810, a manutenção dos privilégios usufruídos pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do

⁵⁹⁹ PUNTSCHART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 45. De acordo com os maços de população de 1798, o guarda-mor Bento Francisco Vaz de Carvalhaes vivia “de negócio de fazendas secas vindas do Rio de Janeiro”. Em 1807, Vaz de Carvalhaes aparece como negociante e “senhor de engenho”, produzindo naquele ano 4 pipas de aguardente (Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Listas Nominativas da vila de São Sebastião* (1798 e 1807).

⁶⁰⁰ Carta do pároco da vila de São Sebastião, da capitania de São Paulo, João Rodrigues Coelho, para o príncipe regente (...). 07/02/1805. *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 57, doc. 4300.

⁶⁰¹ Requerimentos encaminhados por João José da Silva Costa (capitão-mor da vila de São Sebastião) ao Ministério do Império, solicitando mercê do hábito da Ordem de Cristo e certidão atestando ter exercido os cargos de juiz ordinário e de juiz de órfãos. 1808-1814. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0281, 004.

⁶⁰² PUNTSCHART, William, op. cit., p. 265-279.

Alto Douro tornou-se objeto de uma longa controvérsia entre os governos de Portugal e da Inglaterra. Amparados nos artigos VIII e XXV do acordo comercial firmado em fevereiro daquele ano, os representantes do monarca inglês exigiam a imediata extinção da Companhia, acusando-a de obstar o direito de comprar e vender “da forma que possa convir-lhes, seja por grosso, ou em retalhos”⁶⁰³. Diante dos inúmeros protestos contrários à instituição, vimos também que as autoridades portuguesas reputavam a pretensão britânica como “improcedente”, uma vez que em nenhum dos artigos havia sido feita qualquer referência exata à Companhia do Alto Douro.

No ano seguinte à assinatura do tratado de comércio e navegação, o Foreign Office e o Ministério do Comércio britânico expediram ordens a Strangford para que fossem tomadas todas as medidas necessárias contra a “injustificável e incontável demora” do príncipe regente em abolir a Companhia do Alto Douro⁶⁰⁴. De modo incisivo, o emissário britânico informou D. Rodrigo de Souza Coutinho que a não observância dos termos que haviam sido acordados no tratado – particularmente aqueles que estipulavam o fim de todos os monopólios ou “privilégios exclusivos de venda e compra” – poderia comprometer os “antigos e sólidos” laços de amizade que uniam os dois reinos⁶⁰⁵. Por sua vez, o ministro português negou a existência de algum tipo de obrigação da parte da Corte joanina em suprimir a companhia duriense, pois, em seu entendimento, as disposições expressas nos artigos VIII e XXV só eram aplicáveis aos novos monopólios ou companhias privilegiadas criadas após a data da homologação do tratado. Assim, em vez de acatar as reivindicações britânicas, o ministro português sugeria a reforma imediata da companhia e a revogação dos seus privilégios em 1817, data em que o estatuto da instituição expirava⁶⁰⁶. Ademais, na esperança de conter os ânimos ingleses, Souza Coutinho propunha a cessação do monopólio do sabão que ainda vigorava no reino português como medida compensatória à preservação da Companhia.⁶⁰⁷

⁶⁰³ Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação (...). *Collecção das leis do Brazil*, p. 57.

⁶⁰⁴ MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 96-97.

⁶⁰⁵ *Ibidem*, p. 97.

⁶⁰⁶ De acordo com o estatuto de fundação, o prazo previsto para o funcionamento da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro era de vinte anos (a contar da data do envio da primeira frota que rumou ao Brasil, o que aconteceu em abril de 1756) prorrogáveis por mais vinte anos. Ao longo da segunda metade do século XVIII, a Companhia foi prorrogada por duas vezes, uma em 1776 e a outra em 1796. A partir dessa data, as prerrogativas da empresa valeriam por mais duas décadas, até dezembro de 1816, quando poderiam ser renovadas ou abolidas definitivamente pelo príncipe regente (SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 47 e 406).

⁶⁰⁷ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 268.

Todavia, depois da morte de Souza Coutinho em janeiro de 1812, as discussões em torno da Companhia do Alto Douro agravaram-se ainda mais. Strangford, que não ignorava o papel-chave do conde de Linhares como o principal interlocutor entre o governo britânico e o regente português, continuou a pressionar a Corte do Rio de Janeiro, recorrendo, muitas vezes, a ameaças e intimidações, que iam desde o cancelamento do pagamento do subsídio anual de dois milhões de libras esterlinas que era oferecido à Coroa lusitana, até a retirada da esquadra britânica, que na ocasião se encontrava estacionada na costa brasileira.⁶⁰⁸

Apesar dessas ameaças, D. João de Almeida Melo e Castro – que ocupou o lugar do conde de Linhares na Secretaria dos Negócios Estrangeiros e da Guerra – manteve-se resolutos na defesa da preservação das prerrogativas da Companhia do Alto Douro. Em resposta endereçada a Strangford em dezembro de 1813, o ministro não apenas rejeitou cada um dos argumentos apresentados contra a empresa, como também manifestou o seu empenho em resguardar o “comércio e a marinha nacional” da concorrência inglesa⁶⁰⁹. Certo de que o novo secretário não cederia facilmente às pressões, em setembro de 1813 o governo britânico resolveu despachar para o Rio de Janeiro dois navios e uma fragata sob o comando de Sir John Beresford que, antes de partir, fora incumbido da missão de conduzir D. João de volta a Lisboa, onde, na opinião de Strangford e de outros membros do Foreign Office, estaria mais suscetível às investidas diplomáticas da Inglaterra.⁶¹⁰

Um mês antes da chegada da frota, o emissário britânico expediu um ultimato ao marquês de Aguiar, secretário dos Negócios do Reino, exigindo uma “resposta categórica” sobre a questão da Companhia do Alto Douro⁶¹¹. No entanto, mesmo depois de serem alertados de que o descumprimento das cláusulas do tratado poria em risco o “estado futuro das relações entre as duas Coroas”, o príncipe regente e seus conselheiros mais próximos abstiveram-se de qualquer medida contrária aos interesses dos acionistas e negociantes ligados à Companhia. A derrota de Strangford seria consumada de uma vez por todas em fevereiro de 1815, quando, depois de recusar-se a embarcar na frota de Sir Beresford, o

⁶⁰⁸ ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 267; e BENNETT, Norman R., *O vinho do Porto na diplomacia anglo-portuguesa durante o século XIX*, cit., p. 278.

⁶⁰⁹ ALEXANDRE, Valentim, op. cit., p. 268-269.

⁶¹⁰ MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 98.

⁶¹¹ Percy Clinton Sidney Smyth, Lord Strangford. Carta ao marquês Aguiar tratando da quebra dos compromissos da Companhia do Vinho do Porto, baseado no Tratado de Comércio de 1810, remetendo alguns endereços do Parlamento Britânico (...). 22/11/1814. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Linhares*, I-29, 17, 14 n° 6°.

príncipe D. João decidiu estender os privilégios da Companhia do Alto Douro por mais duas décadas⁶¹². De acordo com o alvará, o regente declarava que:

[...] havendo-se me sido presentes *os grandes benefícios, que à lavoura e ao comércio nacional e estrangeiro se seguiram do estabelecimento da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, no decurso do tempo da sua outorga; e *querendo continuar a todos os sobreditos interessados os mesmos benefícios*: hei por bem prorrogar o termo da mesma companhia por outros 20 anos, que hão de ter principiado no dia 1º de janeiro de 1817, e acabar no último de dezembro de 1836, para se continuar a duração dela debaixo da observância das mesmas leis, privilégios, alvarás, disposições e ordens, por que atualmente se acha governada.⁶¹³

Para Strangford, a decisão do regente de antecipar a prorrogação da instituição em quase dois anos antes da data para a qual estava prevista a expiração do seu estatuto serviu como prova incontestável dos poderosos interesses vinculados à Companhia do Alto Douro, bem como do “espírito de desafio e desconfiança” que a Corte do Rio de Janeiro nutria em relação ao governo britânico⁶¹⁴. Pouco tempo depois, em abril de 1815, Strangford embarcou para a Inglaterra, deixando a embaixada sob o comando interino de Henry Chamberlain. A partir de então, o problema da Companhia do Alto Douro foi perdendo cada vez mais espaço na correspondência diplomática trocada entre os dois reinos, dando lugar ao intenso debate que se travava em torno do tráfico negreiro⁶¹⁵. Contudo, muito embora a polêmica suscitada pela companhia duriense não tenha assumido contornos tão graves como aqueles que marcaram a controversa questão do comércio de escravos durante o período joanino, não deixa de ser significativo o número expressivo de discursos, reflexões e memórias publicados por alguns dos mais respeitados membros da Corte portuguesa e homens de negócio da época que divergiam quanto às vantagens de se preservar a Companhia do Alto Douro.

Entre os principais nomes que protagonizaram esse debate, certamente José da Silva Lisboa distinguiu-se pelo esforço em sistematizar a maioria dos argumentos contrários à conservação da instituição. Em diversos momentos de sua obra, o autor referia-se à companhia dos vinhos do Douro como um verdadeiro “óbice” à consolidação das bases do “liberal sistema econômico” que havia sido inaugurado pelo príncipe regente quando a Carta

⁶¹² MANCHESTER, Alan Krebs, *Preeminência inglesa no Brasil*, cit., p. 99-100; ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, cit., p. 269; e BENNETT, Norman R., *O vinho do Porto na diplomacia anglo-portuguesa durante o século XIX*, cit., p. 279.

⁶¹³ Alvará de 10 de fevereiro de 1815. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 3-4.

⁶¹⁴ BENNETT, Norman R., op. cit., p. 279.

⁶¹⁵ Sobre o debate diplomático entre Portugal e Inglaterra em torno do tráfico de escravos no período joanino, ver: SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Convenção de 1817...*, cit.

Régia da abertura dos portos foi assinada. Já em 1808, Silva Lisboa esboçava críticas à Companhia, enfatizando o “terrível monopólio” e as “notórias opressões” que os seus acionistas infligiam contra a maioria dos agricultores e negociantes de Portugal⁶¹⁶. Afirmando que “em matérias econômicas, os tempos, lugares, e circunstâncias, muito decidem da conveniência de certos estabelecimentos”, o autor assinalava que a Companhia do Alto Douro era, em sua essência, incompatível com o governo do príncipe regente e o seu “insigne empenho de criar um Novo Império” no Brasil⁶¹⁷. Nessa perspectiva, Silva Lisboa remetia-se às disposições que revogaram, na segunda metade do século XVIII, o sistema de frotas e as companhias privilegiadas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, as quais, embora fossem “necessárias na época em que se introduziram”, a “evidência do seu prejuízo, ou a cessação dos motivos que lhes deram nascimento, passado certo período, ocasionaram a abolição respectiva, e ninguém já disputa sobre a urgência das reformas que o nosso Governo fez a esse respeito”⁶¹⁸. Em 1810, na *Refutação das declamações contra o comércio inglês*, Silva Lisboa redarguia aqueles que defendiam a criação de companhias comerciais como meio de assegurar os interesses portugueses ante a concorrência estrangeira⁶¹⁹. Para o autor, tal asserção não passava de uma “quimera”, uma vez que, se se “pusesse todos os ramos de comércio externo nas mãos de Companhias exclusivas [...] o Sistema de contrabando seria logo levado a tal extensão, que obrigaria aos monopolistas baixarem os seus preços, ou a desistirem absolutamente das vantagens dos seus privilégios”.⁶²⁰

Inscrita no contexto da contenda diplomática entre Strangford e as autoridades portuguesas, a *Memória econômica sobre a franqueza do comércio dos vinhos do Porto* reunia algumas das principais alegações que Silva Lisboa fizera anteriormente sobre as companhias de comércio⁶²¹. Publicada no Rio de Janeiro em 1812, a *Memória econômica* apresentava-se como um exame “parcial” da questão, diferenciando-se, segundo o autor, das demais “representações interesseiras” levadas ao príncipe regente pelos “públicos defensores” da Companhia do Alto Douro⁶²². Assim, logo na introdução, Silva Lisboa declarava que seu

⁶¹⁶ LISBOA, José da Silva. *Observações sobre o commercio franco no Brasil*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1808. p. 63.

⁶¹⁷ Ibidem, p. 165.

⁶¹⁸ Ibidem, p. 165-166.

⁶¹⁹ LISBOA, José da Silva. *Refutação das declamações contra o commercio inglez, extrahida de escriptores eminentes*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1810.

⁶²⁰ Ibidem, p. 30-31.

⁶²¹ LISBOA, José da Silva. *Memoria economica sobre a franqueza do commercio dos vinhos do Porto*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1812.

⁶²² Ibidem, p. 3-4.

propósito não era discutir se “a imediata extinção da Companhia se compreende na generalidade das cláusulas dos art. VIII e XXV” do tratado de comércio e navegação de 1810, dúvida esta que “só às Altas Partes Contratantes pertence decidir”. Em vez disso, propunha-se a analisar a Companhia do Alto Douro a partir dos “mais incontestáveis princípios de Economia Política”, bem como em “fatos notórios, e experiências das Nações mais cultas”.⁶²³

Referindo-se à empresa duriense como um “*monumento de ciúmes mercantis sem fundamento*” e um “*fecundo manancial de injustiças*”, Silva Lisboa criticava todos que advogavam a manutenção dos privilégios da Companhia como meio mais adequado de se fomentar e proteger a marinha mercante portuguesa da concorrência britânica⁶²⁴. Para o autor, além de transgredirem o tratado de comércio assinado com uma “nação amiga” que “nos valeu sempre com gente, armas, naus e dinheiros nas crises do Estado”, os “monopolistas” da companhia compartilhavam da “absurda” ideia de que era mais vantajoso “ter muitos navios nacionais antes de possuirmos muitos cabedais para a navegação, adquiridos pelo adiantamento da Cultura, Indústria e Comércio das partes integrantes do Estado, segundo natural progresso da opulência”.⁶²⁵

Em uma primeira análise, ao identificarmos semelhanças entre o discurso de Silva Lisboa e as queixas assinadas pelo emissário Lord Strangford, poder-se-ia pensar que o futuro visconde de Cairu estivesse intercedendo em favor dos interesses dos negociantes britânicos insatisfeitos com a falta de acesso aos artigos cuja comercialização era restrita aos membros da Companhia do Alto Douro. Não obstante, conforme assinalou Cecília Helena de Salles Oliveira, Silva Lisboa expressava em seus escritos os anseios e projetos compartilhados pelo grupo político do qual participava, composto por nobres emigrados e atacadistas que vinham fixando seus interesses no mercado fluminense desde as últimas décadas do século XVIII, nomeadamente Carneiro Leão, Manuel Jacinto Nogueira, Paulo Fernandes Viana, Luís Gonçalves dos Santos e José Egídio Álvares de Almeida, entre outros⁶²⁶. De acordo com a autora, à medida que as circunstâncias políticas no Rio de Janeiro foram se delineando ao longo do período joanino até a eclosão das lutas que culminaram na Independência em 1822,

⁶²³ LISBOA, José da Silva, *Memoria economica sobre a franqueza do commercio dos vinhos do Porto*, cit., p. 4-5 e 11.

⁶²⁴ Ibidem, p. 54. Grifos nossos.

⁶²⁵ Ibidem, p. 54.

⁶²⁶ OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles, *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit., p. 219-220.

esses agentes passaram a defender a concentração do poder político na Corte e o aprofundamento da liberação do comércio externo das províncias do Brasil.⁶²⁷

Nesse sentido, ao preconizar a adoção de um “liberal sistema econômico” em detrimento de um “sistema mercantil” que beneficiava exclusivamente os “monopolistas” da Companhia do Alto Douro, Silva Lisboa buscava dirimir os obstáculos que alijavam os seus aliados da comercialização dos produtos que desde a segunda metade do setecentos eram controlados pelas grandes casas comerciais do Porto e seus correspondentes radicados nas principais praças da América portuguesa. Não por acaso, Nogueira da Gama e os demais agentes mercantis coligados a Silva Lisboa eram contrários aos “públicos defensores da Companhia do Alto Douro” que propunham a “nacionalização” das relações comerciais entre o reino português e o Brasil como estratégia fundamental para a preservação dos vínculos que uniam os interesses mercantis dos negociantes radicados nos dois lados do Atlântico.⁶²⁸

No mesmo ano em que a *Memória econômica* de Silva Lisboa foi editada, o argumento de que manutenção das linhas comerciais entre a barra do Douro e o Brasil era fundamental aos “interesses da navegação nacional” havia sido amplamente divulgado na Corte do Rio de Janeiro por meio de um opúsculo anônimo intitulado *Considerações fundadas em factos sobre a extinção da Companhia do Porto*⁶²⁹. Em poucas páginas, o livreto apresentava um arrazoado sobre a importância econômica da empresa para o império português, particularmente a correlação entre a preservação das prerrogativas da Companhia e a salvaguarda dos interesses lusos no comércio marítimo atlântico. Contestando os protestos britânicos desfavoráveis à Companhia, o autor das *Considerações* era taxativo ao afirmar que:

*O comércio, e navegação entre Portugal e o Brasil deve considerar-se como comércio, e navegação costeira, que é proibida em Inglaterra aos estrangeiros; ou ainda mais restrita, como é o comércio e navegação entre a Grã-Bretanha e as suas possessões nas diferentes partes do Globo. [...] os mesmos regulamentos se devem adotar nos domínios portugueses por interesse da navegação nacional, e para não perder o direito de inteira reciprocidade que faz a base do Tratado.*⁶³⁰

⁶²⁷ OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles, *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit., p. 220-221.

⁶²⁸ Ibidem, p. 221.

⁶²⁹ CONSIDERAÇÕES fundadas em factos sobre a extinção da Companhia do Porto. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1812.

⁶³⁰ Ibidem, p. 24. Grifos nossos.

Ao sublinhar que as rotas atlânticas que integravam o Reino à América portuguesa deveriam ser preferencialmente exploradas pelos vassallos do príncipe regente, o anônimo responsável pelo impresso procurava assegurar aos negociantes vinculados à Companhia do Alto Douro o privilégio de comercializar vinhos, vinagres e aguardentes nos portos de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, tal como estipulavam os parágrafos 19 e 24 do estatuto de fundação da instituição. Mais do que isso, a competição entre “nacionais” se transforma numa oposição entre nação portuguesa e Inglaterra, o que escamoteia os conflitos no interior das redes mercantis do império português. Conforme analisamos anteriormente, os referidos parágrafos determinavam que, à exceção dos membros da Companhia, “nenhuma pessoa de qualquer qualidade, ou condição que seja” poderia exportar esses artigos para alguma das localidades estipuladas⁶³¹. Vimos também que, quando a Companhia foi criada em 1756, esse e outros direitos exclusivos visavam a reverter a crise que na época se instalara entre os produtores e negociantes da região do Alto Douro. Por sua vez, nos anos seguintes à abertura dos portos brasileiros e à assinatura dos tratados de 1810, essa mesma prerrogativa passou a cumprir outra função, qual seja, a de resguardar os interesses dos acionistas da Companhia e de seus correspondentes no Brasil, ante a articulação dos distintos grupos que faziam cerrada oposição às práticas protecionistas que ainda regulavam as linhas de comércio externo do império português.

Com efeito, a importância que o comércio entre a cidade do Porto e a América portuguesa assume ao longo do período joanino comprova-se quando analisamos os registros alfandegários da vila de Santos referentes ao comércio atlântico empreendido entre os anos de 1813, 1816, 1818, 1819 e 1821. A partir dos números sistematizados na Tabela 7, percebe-se que, durante os anos considerados, a barra do Douro sobressaiu-se entre os demais portos do ultramar como o principal comprador dos gêneros embarcados na vila santista. Nesse período, a cidade do Porto absorveu mais de 70% dos valores embarcados em Santos com destino ao mercado atlântico. Entre os produtos carregados, constam nos mapas de carga açúcar, arroz, banha, aguardente de cana, couros em cabelo, pontas de boi, toucinho, café e farinha de mandioca.⁶³²

⁶³¹ INSTITUIÇÃO da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. *Coleção Alberto Penteado de Leis, Decretos e Alvarás*. Museu Paulista da Universidade de São Paulo (MP-USP), v. 801, fls. 181 e 182.

⁶³² Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 71-72; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 51-52; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 69-70; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 8.

Quanto às importações, as mercadorias procedentes do Porto correspondiam a 56% dos valores das mercadorias vindas do ultramar que desembarcaram no mesmo período em Santos (Tabela 8). Examinando a pautas elaboradas pelos funcionários da aduana santista, observa-se que, embora respondessem por parte significativa da carga transportada, os vinhos, os vinagres e os azeites da Companhia do Alto Douro não eram as únicas mercadorias importadas do Porto. Em 1816, por exemplo, os mapas de carga revelam que dos 38:070\$120 réis em produtos vindos da barra do Douro, apenas 2:248\$200 réis eram relativos a mercadorias cuja comercialização era restrita aos membros da Companhia. Em relação ao restante da carga importada, destacavam-se produtos manufaturados de procedência britânica, como linhos, sedas, baetas e fustões, chapéus finos e grossos, armas de fogo, alcatrão, enxadas, foices, machados pratarias e louças. Além dessas mercadorias, também eram importados alimentos, como presunto, azeitona, bacalhau e sal. Nos demais anos, os vinhos, as aguardentes, os vinagres e os azeites da Companhia do Alto Douro corresponderam à parcela mais significativa das carregações, chegando a 64% dos valores importados do Porto em 1818⁶³³. Entretanto, durante o período considerado, os demais artigos manufaturados – notadamente tecidos e ferragens – não deixaram de figurar na pauta de produtos vindos daquela região, o que nos permite incluir o Porto, juntamente com as praças do Rio de Janeiro, Bahia e Recife, como um dos principais entrepostos responsáveis pelo fornecimento de mercadorias inglesas em São Paulo.

⁶³³ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 59-60; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 40-41; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 56-57; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 1.

Tabela 7 – O porto de Santos e o comércio atlântico: valores (em mil-réis) das mercadorias exportadas

Porto de destino	Ano					Total (mil-réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Açores	-	-	-	1:698\$400	-	1:698\$400	0,32
Moçambique	-	-	-	-	3:178\$000	3:178\$000	0,61
Lisboa	2:635\$200	35:893\$000	31:643\$200	55:601\$600	22:166\$200	147:939\$200	28,06
Porto	49:907\$600	19:322\$400	159:757\$400	64:619\$000	80:730\$500	374:336\$900	71,01
Total (mil-réis)	52:542\$800	55:215\$400	191:400\$600	121:919\$000	106:074\$700	527:152\$500	100%

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Localização: 79-1-170; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume II. São Paulo: Tip. do Globo, 1942, p. 59-77; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 56-77; e SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von, *Viagem pelo Brasil*, cit., v. 1, p. 136.

Tabela 8 – O porto de Santos e o comércio atlântico: valores (em mil-réis) das mercadorias importadas

Portos de origem	Ano					Total (mil-réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Cabo Verde	9:033\$600	-	-	4:753\$600	4:000\$000	17:787\$200	3,1
Figueira	-	39:040\$000	22:092\$000	-	-	61:132\$000	10,6
Moçambique	-	-	-	-	47:800\$000	47:800\$000	8,3
Lisboa	-	29:988\$460	41:701\$100	24:871\$880	30:273\$100	126:834\$540	22,0
Porto	55:270\$900	38:070\$120	96:211\$240	42:583\$500	90:256\$710	322:392\$470	56,0
Total (mil-réis)	64:304\$500	107:098\$580	160:004\$340	72:208\$980	172:329\$810	575:946\$210	100%

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Localização: 79-1-170; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume II. São Paulo: Tip. do Globo, 1942, p. 59-77; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Volume IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 56-77; e SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von, *Viagem pelo Brasil*, cit., v. 1, p. 136.

Depois da cidade do Porto, Lisboa surge nos registros da alfândega como o principal comprador das mercadorias embarcadas em Santos, adquirindo 28% dos valores totais (Tabela 8). Entre os produtos exportados pelo porto paulista, figuravam os mesmos gêneros destinados ao Porto, particularmente açúcar, banha, couros e aguardente de cana⁶³⁴. No sentido inverso, a praça lisboeta respondia por 22% dos valores importados do ultramar em Santos (Tabela 7). Dentre os produtos vindos daquele porto, predominavam peças de seda e chita, chapéus finos, sapatos, vidrarias, azeitonas, manteiga, bacalhau, queijos e sal⁶³⁵. Aqui, cumpre assinalar a pouca incidência de artigos como armas, ferramentas e tecidos dos mais variados tipos, reforçando ainda mais a constatação que fizemos acerca da importância da cidade Porto como polo redistribuidor de manufaturas de origem britânica.

Resta-nos, por fim, indicar que o comércio de longo curso realizado entre o porto paulista e os demais domínios portugueses aparece nos registros consultados de forma muito ocasional, como a navegação entre a vila da Figueira e Santos. Conforme a Tabela 8, em 1816 e 1818 foram importados da Figueira vinhos da região e sal, totalizando 61:132\$000 réis⁶³⁶. Do Cabo Verde, em 1819 e 1821 importaram-se 17:787\$200 réis em sal⁶³⁷. Para os Açores, no ano de 1819 foram embarcados em Santos 1:698\$400 réis em açúcar⁶³⁸. Por fim, em 1821, de Santos para Moçambique foram exportados 3:178\$000 réis em açúcar e aguardente de cana, enquanto, no mesmo ano, foram importados do porto africano 239 escravos, perfazendo 47:800\$000 réis.⁶³⁹

⁶³⁴ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 72; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 52; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 70; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 8.

⁶³⁵ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 60-62; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 40-41; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 56-57; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fls. 1-2.

⁶³⁶ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. *Op. cit.*, p. 60; Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. *Op. cit.*, p. 41.

⁶³⁷ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 58; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 2.

⁶³⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170, fl. 8.

⁶³⁹ Boletim do Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. *Op. cit.*, p. 68 e 75.

A preeminência da barra do Douro nos circuitos atlânticos dos quais o porto santista participava também é perceptível, quando examinamos os passaportes emitidos às embarcações empenhadas no comércio ultramarino entre os anos de 1809 e 1822. Analisando os percursos indicados nos passaportes coligidos no Quadro 8, observa-se que a praça de Santos aparece como “porto de destino” em 33 ocasiões. Desse total, a cidade do Porto foi indicada como “origem” em 19 passaportes, enquanto, nessa mesma condição, Lisboa aparece em 11 passaportes.

Por sua vez, nos 6 passaportes em que Santos foi registrado como “origem”, o Porto aparece como “destino” em 5 ocasiões e Moçambique em apenas uma.

Quadro 8 – O porto de Santos e o comércio atlântico: passaportes emitidos às embarcações mercantes (1809/1822)

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Isidoro Nicolau de Brito e Francisco Antônio de Souza	10/01/1810	Corveta Victória	Porto	Rio de Janeiro	Santos	-
Antônio José Nunes de Meireles e José Fernandes Freiro	18/05/1813	Bergantim Santo Antônio, o Firme	Porto	Cabo Verde e algum porto do Brasil	Santos	Porto ou Lisboa
Silva Neto e Cia.	12/08/1813	Bergantim Loreto	Porto	Rio de Janeiro	Santos	Qualquer dos portos de Portugal
João da Silva Oliveira e Domingos José Antônio Rebello	19/04/1814	Bergantim Oliveira	Santos	Bahia (ida) Cabo Verde (volta)	Porto	Santos
Thomaz da Rocha Pinto e Filhos	29/04/1814	Bergantim Estrela do Norte	Porto	-	Santos	Porto
Antônio da Silva Monteiro e Cia.	17/08/1814	Escuna Inocência	Porto	Açores	Santos	Porto
Luiz Antônio de Carvalho	19/09/1814	Galera Conceição e Esperança	Lisboa	Cabo Verde	Santos	Lisboa
João Antônio de Almeida	10/12/1814	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Canárias	Santos	Lisboa
Thomaz da Rocha Pinto e Filhos	06/04/1815	Bergantim Estrela do Norte	Porto	-	Santos	Porto
João da Silva Oliveira e Domingos José Antônio Rebello	26/05/1815	Bergantim Oliveira	Santos	-	Porto	Santos
Christovão e Manuel Guerner	04/07/1815	Galera Tentação	Porto	-	Santos	Porto ou Lisboa

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Silva Neto e Cia.	18/07/1815	Bergantim Loreto	Porto	Rio de Janeiro	Santos	Qualquer dos portos de Portugal
Simão da Rocha Loureiro	03/10/1815	Bergantim Fiança	Lisboa	-	Santos	Lisboa
Esteves Costa	29/02/1816	Galeota Andorinha	Figueira	-	Santos	Portos de Portugal
Thomaz da Rocha Pinto e Filhos	02/04/1816	Bergantim Estrela do Norte	Porto	Figueira	Santos	Porto
Christovão e Manuel Guerner	19/07/1816	Galera Conde de Cavaleiros	Porto	-	Santos	Porto ou Lisboa
João Antônio de Almeida	19/12/1816	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Canárias	Santos	Lisboa
José Luís Gomes	20/02/1817	Bergantim São Joaquim	Paranaguá	Pernambuco	Vianna do Minho	Paranaguá
Luiz Antônio de Carvalho	17/07/1817	Galera Nossa Senhora da Conceição e Esperança	Lisboa	Ilhas do Cabo Verde e Pernambuco	Santos	Lisboa
João Lopes Guimarães e Cia.	05/08/1817	Bergantim Loreto	Porto	Figueira	Santos	Portos de Portugal
Christovão e Manuel Guerner	04/09/1817	Galera Conde de Cavaleiros	Porto	-	Santos	Porto ou Lisboa
João Antônio de Almeida	12/12/1817	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Ilhas Canárias	Santos	Lisboa
José Luís Novais Irmãos e Cia.	09/01/1818	Bergantim Delfina	Figueira	-	Santos	Portos de Portugal
Thomaz da Rocha Pinto e Filhos	23/04/1818	Bergantim Estrela do Norte	Porto	Rio de Janeiro	Santos	Porto

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
Christovão e Manuel Guerner	30/06/1818	Bergantim Viajante	Porto	Cabo Verde	Santos	Porto
José Luís Gomes	05/10/1818	Bergantim São Joaquim	Rio de Janeiro	-	Cabo Verde	Santos
Christovão e Manuel Guerner	28/10/1818	Galera Conde de Cavaleiros	Porto	Cabo Verde	Santos	Porto
João Antônio de Almeida	17/11/1818	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Açores	Santos	Lisboa
Christovão e Manuel Guerner	04/06/1819	Galera Tentação	Santos	-	Porto	-
Joaquim Gonçalves Ledo	13/10/1819	Bergantim Boa Esperança	Porto	Cabo Verde	Rio de Janeiro e Santos	Porto
João Antônio de Almeida	09/12/1819	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Ilhas Canárias	Santos	Lisboa
Thomé de Castro e Gertrudes Mariana	17/11/1819	Escuna Bom Conceito	São Sebastião	Santos, Ilha da Madeira e Flores	Lisboa	-
Christovão e Manuel Guerner	19/11/1819	Galera Tentação	Porto	-	Santos	-
Luiz Antônio de Carvalho	09/12/1819	Galera Nossa Senhora da Conceição e Esperança	Lisboa	Cabo Verde	Santos	Lisboa
Luiz Antônio de Carvalho	1820	Galera Nossa Senhora Conceição e Esperança	São Paulo de Moçambique	-	Santos	-
Joaquim Gonçalves Ledo	11/02/1820	Bergantim Boa Esperança	Santos	Portos do Norte e Cabo Verde	Porto	Santos
Christovão e Manuel Guerner	25/08/1820	Galera Conde de Cavaleiros	Porto	-	Santos	Porto

Proprietário	Data da emissão do passaporte	Embarcação	Porto de origem	Escala	Porto de Destino	Torna-viagem
João Antônio de Almeida	15/12/1820	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Ilhas Canárias	Santos	Lisboa
Luiz Antônio de Carvalho	05/11/1821	Galera Conceição e Esperança	Santos	-	São Paulo de Moçambique	Santos
Antônio Manuel Guerreiro, Irmão e Cia.	19/12/1821	Galera Lusitana	Porto	Rio de Janeiro	Santos	Porto
Antônio de Souza Machado	17/02/1822	Bergantim Henrique	Santos	-	Porto	Santos
Christovão e Manuel Guerner	07/1822	Galera Conde de Cavaleiros	Porto	Rio de Janeiro	Santos	Porto
João Antônio de Almeida	22/07/1822	Bergantim Conde de Palmela	Lisboa	Ilhas Canárias	Santos	Lisboa

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes e Requerimentos (1808-1817)*. Caixa 78 – Ordem 320; Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79; e Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, Requerimentos, entradas e saídas de embarcações e exportações (1820-1821)*. Caixa 79 – Ordem 322; *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino*. AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, docs. 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1375; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, docs. 4909, 4910, 4911, 4913, 4914, 4915, 4918, 4919, 4920, 4921, 4923, 4925, 4926, 4928, 4929, 4930, 4933, 4934, 4937; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, docs. 4781, 4899, 4900, 4901, 4902, 4903, 4904, 4909, 4910, 4911, 4913, 4914, 4915, 4918, 4937.

Entre os proprietários das embarcações relacionadas no Quadro 8, cabe ressaltar a presença de alguns dos mais destacados membros da comunidade mercantil duriense na época, a exemplo de Thomaz da Rocha Pinto, fidalgo cavaleiro e acionista da Companhia do Alto Douro⁶⁴⁰. Ao longo de sua carreira no ramo dos vinhos, Rocha Pinto construiu uma ampla rede de negócios que iam desde Londres até o Centro-Sul brasileiro. Em 1805 associou-se a George Sandeman, negociante escocês que comercializava vinhos portugueses e espanhóis na capital inglesa⁶⁴¹. Na praça carioca, Thomaz da Rocha Pinto entrelaçara-se à família Velho da Silva depois que sua filha, D. Maria Rita, casou-se com o sobrinho do negociante de grosso trato Amaro Velho da Silva⁶⁴². Falecido em 1815, Rocha Pinto deixou para os seus filhos a administração de sua casa comercial e de todos os seus bens, incluindo o bergantim Estrela do Norte que, entre os anos de 1814 e 1819, levou mercadorias da cidade do Porto até a vila de Santos. Em uma dessas viagens, realizada em abril de 1816, o referido bergantim carregou até o porto santista 120 pipas de vinho, 20 pipas de vinagre e 126 caixões de tecidos ingleses, além de manteiga, azeitonas e sal.⁶⁴³

Ademais, é importante assinalar os laços que uniam a família Rocha Pinto a outro negociante carioca empenhado no comércio entre a barra do Douro e a vila de Santos. Referimo-nos a Joaquim Gonçalves Ledo que, entre os anos de 1819 e 1820, empregou o seu bergantim Boa Esperança no comércio entre as duas praças. Em sua juventude, Ledo fixou residência em Coimbra para cursar direito, até que a morte de seu pai o obrigou a retornar para o Rio de Janeiro para assumir a casa comercial que herdara. De volta à América, Ledo conciliou os negócios da família à administração da fazenda que possuía no distrito de Santo

⁶⁴⁰ Requerimentos encaminhados por Thomaz da Rocha Pinto (negociante do Porto) ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; pede ser promovido do lugar do Monsenhor da Capela Real. 1811-1812. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0612, 003, n.º 001-003; FARINHA, A. R. Sanches de Baena. *Diccionario aristocratico que contem todos os alvarás de foros de fidalgos da Casa Real, medicos, resposteiros e porteiros da Real Camara, titulos e cartas do conselho*: fiel extracto dos livros do registro das merces existentes no Archivo Publico do Rio de Janeiro; desde 1808 até setembro de 1822. Lisboa: Typographia Panorama, 1867, p. 132.

⁶⁴¹ DUGUID, Paul. Links and lugares da memória: the Douro's historic distributed comercial archive. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 113-123, set. 2004; e MALDONADO ROSSO, Javier. El Archivo Histórico de Sandeman-Jerez: fuente para la historia comparada de las economías del oporto y el sherry. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 145-159, set. 2004.

⁶⁴² PORTO, Maria Beatriz Gomes Bellens. *Nobres poderes: a atuação do Senado da Câmara fluminense na economia e os privilégios e deveres dos homens bons (1790-1807)*. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011. p. 122-123.

⁶⁴³ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Militares, Governadores da praça de Santos (1722-1816)*. Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: L8-3-91.

Antônio de Sá, bem como ao cargo de contador do Arsenal do Exército⁶⁴⁴. Por sua vez, antes de retornar ao Rio de Janeiro, Joaquim Gonçalves Ledo fez uma breve passagem pela Inglaterra, onde provavelmente conheceu João da Rocha Pinto, filho mais novo de Thomaz da Rocha Pinto e representante comercial da empresa da família em Londres. Embora a escassez de registros não nos permita elucidar precisamente quais eram os vínculos pessoais e mercantis existentes entre os dois negociantes, sabemos que João da Rocha Pinto transferiu-se em data incerta para Corte do Rio de Janeiro, onde participaria ativamente junto ao grupo liderado por Ledo no embate político que culminou na proclamação da Independência.⁶⁴⁵

Além da casa comercial de Thomaz da Rocha Pinto e Filhos, outra importante firma duriense manteve estreitas relações mercantis com a praça de Santos. Trata-se da empresa administrada pelos irmãos Christovão e Manuel Guerner. Nascidos na cidade do Porto em uma família de origem germânica, os irmãos Guerner figuravam entre os principais integrantes da Companhia do Alto Douro. Capitão-mor e cavaleiro professo na Ordem de Cristo, Christovão foi nomeado deputado da Junta da Companhia pela primeira vez em 1800⁶⁴⁶. Dessa data em diante, o mais velho dos irmãos Guerner foi reconduzido ao referido posto por diversas vezes, até que em 1815, depois da recomendação assinada pelo próprio príncipe regente, foi nomeado deputado extraordinário graças aos “úteis serviços” que havia prestado em prol da companhia, a exemplo de seu estudo intitulado *Discurso histórico e analytico sobre o estabelecimento da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, editado pela Impressão Régia de Lisboa em 1814⁶⁴⁷. Seu irmão mais novo, Manuel Guerner, também foi um dos mais conceituados homens de negócio na época, exercendo a função de deputado da Companhia do Alto Douro entre 1824 e 1834. Assim como

⁶⁴⁴ OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles, *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*, cit., p. 109-110; e MACEDO, Joaquim Manuel de. *Anno Biographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1876. v. 3, p. 335-341.

⁶⁴⁵ MORAES, Alexandre José de Mello. *A Independência e o Império do Brasil, ou, A independência comprada por dous milhões de libras esterlinas ...* Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. p. 128-129 (Edições do Senado Federal, 18. Originalmente publicado em 1877).

⁶⁴⁶ GUERRA, Rui Moreira de Sá e. Os Guerner. *O Tripeiro*, Porto, ano XIII, v. 7, p. 204-206, nov. 1957; SOUSA, Fernando de; VIEIRA, Francisco; DIAS, Joana. A administração da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1852). *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 299-340, set. 2004.

⁶⁴⁷ GUERNER, Christovão. *Discurso historico e analytico sobre o estabelecimento da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro oferecido a S. A. R. o Príncipe Regente Nosso Senhor*. Lisboa: Impressão Regia, 1814.

Christovão, os serviços prestados por Manuel foram remunerados com o título de cavaleiro professo na Ordem de Cristo, além do foro de fidalgo da Casa Real.⁶⁴⁸

Na condição de deputados da Companhia do Alto Douro, os irmãos Guerner dispunham de uma forte ascendência sobre os administradores que atuavam na América portuguesa, os quais, conforme detalhamos no segundo capítulo, recebiam de comissão 2% sobre o valor auferido pela venda dos produtos remetidos pela Junta da Companhia. Na vila de Santos, o negociante que por mais tempo ocupou essa função e que, por essa mesma razão, manteve contatos regulares com os irmãos Guerner, foi José Antônio Vieira de Carvalho. Indicado ao cargo de administrador da Companhia pelo capitão-general Antônio José da Franca e Horta, Vieira de Carvalho dividiu com Bento Thomaz Vianna as funções de correspondente dos negociantes do Porto até 1817. A partir daquele ano, por motivos não identificados em nossa pesquisa, Thomaz Vianna foi exonerado do posto de administrador da Companhia do Alto Douro em Santos, logo sendo substituído por dois negociantes radicados na mesma praça. Eram eles: João Xavier da Costa Aguiar, irmão de Francisco Xavier da Costa Aguiar e genro do próspero senhor de engenho Antônio de Barros Penteado⁶⁴⁹, e José Carvalho da Silva, homem de negócio estabelecido em Santos e coronel de milícias ligado à família Andrada desde 1797, quando se casou com D. Anna Marcelina Ribeiro de Andrada, irmã mais nova de José Bonifácio.⁶⁵⁰

Mesmo com a nomeação de Costa Aguiar e Carvalho da Silva para o posto de administradores da Companhia, José Antônio Vieira de Carvalho manteve-se como principal representante dos interesses de Christovão e Manuel Guerner na praça de Santos. Entre os anos de 1815 e 1822, Vieira de Carvalho foi o responsável pelas mercadorias que foram despachadas pelos irmãos Guerner nas galeras Tentação e Conde de Cavaleiros e no bergantim Viajante. Depois de descarregadas as mercadorias, o negociante deveria providenciar sem demora a carga de torna-viagem para a cidade do Porto. Em uma dessas ocasiões, em setembro de 1819, Vieira de Carvalho embarcou no bergantim Viajante 13.899

⁶⁴⁸ GUERRA, Rui Moreira de Sá e, Os Guerner, cit.; SOUSA, Fernando de; VIEIRA, Francisco; DIAS, Joana. A administração da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1852); e Requerimento encaminhado por Manuel Guerner ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; e uma comenda da Ordem de Cristo. [s/d]. Fundação Biblioteca Nacional. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0766, 033, nº 003.

⁶⁴⁹ BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores da terra: família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste paulista (1765-1855)*. Campinas, SP: Unicamp, Centro de Memória, 1997. p. 91.

⁶⁵⁰ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 1, p. 319.

arrobas de açúcar, 1.305 de banha, 46 de café, 15 de goma e 254 sacas de arroz⁶⁵¹. Além da navegação de longo curso, o negociante santista também era responsável pelos carregamentos que os irmãos Guerner comercializavam nos circuitos costeiros da América, tal como ocorreu em abril de 1819, quando a galera Tentação levou da Corte do Rio de Janeiro até o porto de Santos 33 escravos novos.⁶⁵²

Em 1821, os desdobramentos do levante do 1º Batalhão do Regimento de Caçadores de Santos suspenderiam momentaneamente os frequentes contatos entre Vieira de Carvalho e a família Guerner. De acordo com a versão consagrada pelos registros de época e por parte da bibliografia que tratou do tema, a insurreição das tropas que guarneciam a vila santista foi deflagrada na madrugada dos dias 28 e 29 de junho de 1821, quando um grupo de “vinte e tantos homens” tomaram de assalto a Casa de Pólvora e o Trem Bélico, levando espadas, armas de fogo e munições⁶⁵³. Depois de atacarem lojas e vendas, “de onde tiraram o que quiseram”, os militares prenderam “as autoridades e homens ricos da vila” e, em seguida, invadiram os armazéns de Vieira de Carvalho, então coronel responsável pelo destacamento rebelado.⁶⁵⁴

Tão logo a notícia sobre o motim de Santos chegou à capital paulista, a recém-instalada Junta Provisória de Governo da província de São Paulo reuniu-se em “sessão permanente”, até que o “sossego público” fosse restituído na vila litorânea⁶⁵⁵. Prontamente, o presidente da província João Carlos Augusto de Oeynhausén Gravenburg expediu ordens para que o 2ª Batalhão do Regimento de Caçadores da cidade de São Paulo marchasse para Santos, a fim de que a sublevação fosse definitivamente debelada. No dia 6 de julho, depois de serem surpreendidos pelas tropas vindas do planalto, os soldados insurrectos foram subjugados e

⁶⁵¹ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 248, Loc.: L8-3-9179-1-64E.

⁶⁵² Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-16.

⁶⁵³ Ofício do Juiz de Fora da vila de Santos José Correa Pacheco e Silva. 30/06/1821. *Documentos Interessantes...* Vol. 1, p. 105; OLIVEIRA, José Joaquim Machado d', *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. 245-248; MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, *Apointamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo...*, cit., v. 2, p. 258; FORJAZ, Djalma. *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1924. p. 177-182; e AMARAL, Antônio Barreto do, *Dicionário de história de São Paulo*, cit., p. 442-443.

⁶⁵⁴ Ofício do Juiz de Fora da vila de Santos José Correa Pacheco e Silva. 30/06/1821. *Documentos Interessantes...* Vol. 1, p. 105; FORJAZ, Djalma, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*, cit., p. 178; SILVA SOBRINHO, José da Costa e, *Santos noutros tempos*, cit., p. 592; e DELATORRE, Aparecida Vanessa, *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*, cit., p. 77.

⁶⁵⁵ OLIVEIRA, José Joaquim Machado d', op. cit., p. 247-248; e MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, op. cit., v. 2, p. 258.

encarcerados provisoriamente na cadeia da Câmara, nos fortes da vila e em duas embarcações: a galera Conde de Cavaleiros e a sumaca Aliança, cujos proprietários eram, respectivamente, os irmãos Guerner e Vieira de Carvalho.⁶⁵⁶

Em sua grande maioria, os autores que se debruçaram sobre a chamada “sedição militar de Santos” associaram a revolta dos soldados e a investida contra Vieira de Carvalho ao atraso no pagamento dos soldos, bem como à não observância dos Decretos de 7 de março e de 22 de abril de 1821, que equiparavam os vencimentos dos militares do reino do Brasil aos valores que eram pagos às tropas de Portugal⁶⁵⁷. Não obstante, conforme sugerem os estudos de Damasceno e Delatorre acerca dos conflituosos interesses que coexistiam na província paulista às vésperas da Independência, a insurreição militar em Santos também teria sido incitada por questões atinentes ao abastecimento da vila, mais precisamente à carestia de gêneros de primeira necessidade acarretada pela ação de negociantes que atuavam nesse tipo de comércio⁶⁵⁸. Segundo Delatorre, o levante das tropas “foi uma resposta da população em relação ao preço dos produtos e sua inexistência no mercado, uma vez que os ‘atravessadores’ preferiam retirá-los, vendendo-os em outras praças do Brasil”⁶⁵⁹. Nessa perspectiva, podemos inferir que os ataques aos armazéns de Vieira de Carvalho não resultaram tão somente da posição que ocupava enquanto oficial comandante do Batalhão do Regimento dos Caçadores, mas também do fato de o negociante ser reconhecido pelos amotinados como um dos “atravessadores” responsáveis pelas operações mercantis que levavam à escassez de alimentos na vila de Santos.

Da mesma forma, a detenção dos soldados insurgentes nas embarcações de Vieira de Carvalho e de seus correspondentes da Companhia do Alto Douro não deve ser apreendida apenas como resolução pautada pelas atribuições e responsabilidades intrínsecas ao posto de coronel que o negociante ocupava. Mais do que isso, a decisão de disponibilizar as duas embarcações às autoridades envolvidas na repressão do levante foi estrategicamente tomada

⁶⁵⁶ FORJAZ, Djalma, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*, cit., p. 179.

⁶⁵⁷ Decreto de 7 de março de 1821. Aumenta os soldos dos oficiais de Major a Alfares. *Collecção das Leis do Brasil*, p. 38; e Decreto de 22 de abril de 1821. Concede aos Oficiais e praças do Exército do Brasil os mesmos soldos e etapas que vence a Tropa do Exército de Portugal. *Collecção das Leis do Brasil*, p. 73.

⁶⁵⁸ DELATORRE, Aparecida Vanessa, *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*, cit., p. 77; e DAMASCENO, Daniel Tarifa. *Os facciosos de São Paulo: considerações acerca da Bernarda de Francisco Inácio (23.5.1822-25.8.1822)*. 1993. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993. p. 83.

⁶⁵⁹ DELATORRE, Aparecida Vanessa, op. cit., p. 52.

por Vieira de Carvalho em um contexto marcado pelo rearranjo das instâncias administrativas da província e pela pluralidade de interesses e de projetos que disputavam o poder político em São Paulo.

Inscrita no processo desencadeado em 1820 pelo movimento liberal do Porto, a organização da Junta Provisória de Governo de São Paulo só foi levada a cabo quatro meses depois que o rei D. João VI jurou no Rio de Janeiro as bases da Constituição que estava sendo formulada em Lisboa, e dois meses após a assinatura do Decreto de 24 de abril do mesmo ano, em que os deputados das Cortes Gerais e Extraordinárias e Constituintes declaravam “legítimos todos os Governos estabelecidos, ou que se estabelecerem nos Estados portugueses de Ultramar e Ilhas Adjacentes, para abraçarem a Sagrada Causa da Regeneração Política da Nação Portuguesa”⁶⁶⁰. Assim que as notícias sobre o juramento à Constituição e as determinações das Cortes chegaram à capital paulista, os conflitos que já vinham se arrastando nos últimos anos entre as autoridades constituídas e os grupos distintos que disputavam o controle dos centros decisórios da província acirraram-se ainda mais⁶⁶¹. De acordo com Delatorre, o intenso debate que se seguiu exigiu das forças políticas em jogo a composição de um governo que fosse suficientemente capaz de articular os interesses divergentes e concorrentes dos negociantes, proprietários, arrematantes e comandantes milicianos da província⁶⁶². Finalmente, em 23 de junho de 1821, depois que “povo e tropa” saíram às ruas na cidade de São Paulo reivindicando um novo governo que estivesse em consonância com os “pressupostos do constitucionalismo”, a Junta Provisória paulista foi composta pelos representantes dos diferentes e antagônicos grupos de pressão que na época se enfrentavam, dentre eles João Carlos Augusto de Oeynhausien, último capitão-general de São Paulo, os irmãos José Bonifácio e Martim Francisco de Andrada, além dos negociantes Manuel Rodrigues Jordão e Francisco Ignácio de Souza Queiroz.⁶⁶³

⁶⁶⁰ Decreto de 24 de abril de 1821. Declara legítimos os Governos estabelecidos, ou que se estabelecerem nos Estados Portugueses de Ultramar, para abraçarem a causa da regeneração política. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 9-10.

⁶⁶¹ LEME, Marisa Saenz. A construção do poder de governo na província de São Paulo e o Estado em formação no Brasil independente: entre a Revolução do Porto e a outorga constitucional. In: ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo de Castro (Orgs.). *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista*. São Paulo: Editora Unesp; Arquivo Público do Estado; Imprensa Oficial, 2010. p. 377-378.

⁶⁶² DELATORRE, Aparecida Vanessa, *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*, cit., p. 58-59.

⁶⁶³ DELATORRE, Aparecida Vanessa, op. cit., p. 47; e MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 217-218. Integravam a Junta Provisória de Governo de São Paulo instituída em junho de 1821 os seguintes nomes: João Carlos Augusto de Oeynhausien e Gravenburg (presidente); José Bonifácio de Andrada e Silva (vice-presidente); Martim Francisco Ribeiro de Andrada (secretário do Interior e Fazenda); coronel Lázaro José

Nesse sentido, ao irromper apenas cinco dias após a formalização do novo governo, o levante do 1º Batalhão do Regimento de Caçadores de Santos colocava à prova a autoridade dos grupos que haviam se articulado em vistas à formação da Junta Provisória. Sem ignorar a importância que os acordos políticos indispensáveis à consolidação do governo provisório assumiam para a consecução dos seus objetivos, José Antônio Vieira de Carvalho e seus aliados não mediram esforços em tornar pública a adesão ao novo governo. Como vimos há pouco, o primeiro gesto do negociante em apoio a junta governativa foi a disponibilização da sumaca Aliança, de sua propriedade, e da galera Conde de Cavaleiros, pertencente aos irmãos Guerner, para serem empregadas como cárceres de parte das tropas sediciosas⁶⁶⁴. Poucos dias depois que a “sedição militar” foi sufocada, Vieira de Carvalho encabeçou a lista de subscritores de uma carta dirigida aos membros do governo provisório em nome do “corpo do comércio” da “pacífica e mansa praça de Santos”⁶⁶⁵. No documento, os signatários não apenas agradeciam o “socorro” expedido contra os soldados amotinados, como também assinalavam o “fiel juramento” que haviam feito solenemente no Paço do Conselho da vila “às Bases Constitucionais da Nação, às Leis estabelecidas e à plena obediência ao Excelentíssimo Governo Provisório”⁶⁶⁶. No dia 16 de julho, o governo da província encaminhou a Vieira de Carvalho “e mais comerciantes da praça de Santos” um ofício em agradecimento ao apoio dispensado, na qual destacava que:

O Governo Provisório reconhece no Corpo de Comércio dessa vila os generosos serviços dos bons patriotas portugueses, agradece a confiança que nele tem, a qual se realizará sempre, sempre que for necessário a benefício do comércio, e da segurança individual de cada um dos moradores desta Província [...].⁶⁶⁷

Gonçalves (secretário de Guerra); chefe de esquadra Miguel José de Oliveira Pinto (secretário da Marinha). Os deputados e vogais da junta eram: pelo eclesiástico, o arcebispo Felisberto Gomes Jardim e o cônego João Ferreira de Oliveira Bueno; pelas armas, os coronéis Daniel Pedro Müller e Antônio Leite Pereira da Gama Lobo; pelo comércio, o coronel Francisco Ignácio de Souza Queiroz e o brigadeiro Manuel Rodrigues Jordão; pela ciência e instrução pública, o padre mestre Francisco de Paula Oliveira e o tenente-coronel André da Silva Gomes; pela agricultura, o dr. Nicolau Pereira de Campos Vergueiro e o tenente-coronel Antônio Maria Quartim (FORJAZ, Djalma, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*, cit., p. 167).

⁶⁶⁴ Em ofício endereçado aos coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller em agosto de 1821, os membros da Junta Provisória paulista ordenavam a transferência imediata dos soldados do 1º Batalhão de Caçadores de Santos que ainda estavam reclusos na sumaca Aliança e na galera Conde de Cavaleiros para que pudessem “carregar e fazer seguir os destinos” e, assim, “cessar aquele vexame” (Ofício para os Senhores Coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller. 16/08/1821. *Documentos Interessantes...* Vol. 37, p. 164-165).

⁶⁶⁵ CALIXTO, Benedicto. Dois documentos sobre a sedição militar ou “levante” do 1º Batalhão de Caçadores da Praça de Santos, em 1821. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 17, p. 465, 1912.

⁶⁶⁶ Ibidem, p. 465.

⁶⁶⁷ Ibidem, p. 467.

No dia 23 de julho, o negociante reiterou o seu compromisso com a “causa pública” ao propor o pagamento adiantado de 3:585\$000 réis em direitos que devia à Alfândega de Santos. Contudo, a “generosa” oferta seria recusada no dia 30 daquele mês, quando os coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller receberam ordens da Junta Provisória para que Vieira de Carvalho fosse imediatamente informado de que:

[...] o governo, *neste brioso oferecimento, reconhece novas provas que dá o dito Coronel de sua adesão à felicidade da Nação e à causa pública da Nação*, porém não sendo preciso nem agora tendo lugar já aquele adiantamento recomenda o Governo a Vossas Senhorias lhe agradeçam da parte do mesmo Governo o seu oferecimento, *do qual lançarão mão quando as necessidades do Estado o exigirem, ou mesmo quando circunstâncias imperiosas*, que não possam ser comunicadas com brevidade a este Governo obriguem a Vossas Senhorias a alguma despesa extraordinária.⁶⁶⁸

Algumas semanas depois, o negociante santista daria novas mostras de sua “adesão à felicidade da Nação” ao colocar à disposição dos deputados paulistas recém-eleitos para as Cortes Constituintes de Lisboa uma ajuda de custo de 4\$800 réis diários durante todo o período que permanecessem no reino português⁶⁶⁹. De acordo com a proposta submetida em setembro de 1821 ao governo da província, os subsídios seriam encaminhados “pontualmente” por Vieira de Carvalho à delegação paulista “desde o dia de seu desembarque em Lisboa” por intermédio dos correspondentes da Companhia do Alto Douro, os irmãos Christovão e Manuel Guerner⁶⁷⁰. Após uma rápida avaliação, a Junta Provisória endereçou uma carta ao negociante afirmando que a oferta, “prova não equívoca do seu patriotismo e zelo”, havia sido aceita e que, “oportunamente”, a Administração da Fazenda paulista cuidaria do seu reembolso.⁶⁷¹

Evidentemente, antes de constituir um gesto “desinteressado” de Vieira de Carvalho e de seus correspondentes da cidade do Porto, o plano de custear toda a deputação paulista assume contornos mais nítidos à medida que se constata que o rearranjo dos laços mercantis que integravam os dois lados do Atlântico figurava dentre os temas mais controvertidos do

⁶⁶⁸ Ofício para os Senhores Coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller. 30/07/1821. *Documentos Interessantes...* Vol. 37, p. 164-165. Grifos meus.

⁶⁶⁹ FORJAZ, Djalma, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*, cit., p. 219; e AMARAL, Antônio Barreto do, *Dicionário de história de São Paulo*, cit., p. 218-219.

⁶⁷⁰ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Registro de Ofícios para Estradas no Governo do General João Carlos Augusto de Oeynhausen e Governo Provisório (1820-1822)*. Caixa 55 – Ordem 413, Livro 154: livro de registro de ofícios para a 5ª e 6ª estrada, fls. 131-132.

⁶⁷¹ *Ibidem*, fl. 132.

debate promovido pelas Cortes reunidas em Lisboa⁶⁷². Em uma época assinalada pela ampla discussão acerca do futuro das relações políticas e econômicas entre Brasil e Portugal, a iniciativa dos negociantes ligados à Companhia do Alto Douro tinha o claro propósito de influir nas posições assumidas pelos representantes da província de São Paulo durante as sessões de trabalho da Constituinte, particularmente aquelas em que questões sensíveis aos interesses de seus acionistas e administradores pudessem ser afetadas.

Ademais, cumpre assinalar que poucas semanas antes da formalização da proposta de auxílio financeiro apresentada por Vieira de Carvalho, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, reconhecidamente um dos mais ferrenhos opositores à manutenção das linhas comerciais diretas entre a Companhia do Alto Douro e o porto santista, foi eleito para compor a delegação paulista⁶⁷³. Conforme já observado no segundo capítulo, em 1806, Antônio Carlos protagonizou um acirrado conflito contra o governador Franca e Horta, em razão das medidas que restringiam o comércio marítimo da capitania, em vistas à consolidação do comércio direto entre a cidade do Porto e a vila de Santos. Vimos também que, ao acusarem o “despotismo” e as práticas “monopolistas” do capitão-general, ele e os demais membros do clã Andrada expressavam, na realidade, o descontentamento dos grupos mercantis de Santos e cariocas com quem mantinham vínculos de parentesco e de negócios desde as últimas décadas do século XVIII, a exemplo da família Carneiro Leão, cujos interesses incluíam a exploração do rentável comércio costeiro entre o Rio de Janeiro e o litoral paulista. Nesse sentido, a disposição de subsidiar os deputados representou uma astuciosa manobra orquestrada pelos acionistas e administradores da companhia duriense, com o intuito de esvaziar a ascendência política dos Andrada sobre os demais deputados eleitos por São Paulo.

Rapidamente, os setores ligados à família Andrada mobilizaram-se contra a estratégia de Vieira de Carvalho e de seus associados. Em 22 de setembro, apenas alguns dias depois de o custeamento dos deputados paulistas ter sido aprovado pela maioria dos membros da junta governativa, o vice-presidente José Bonifácio incumbiu-se da tarefa de restituir os valores despendidos pelos irmãos Guerner, a partir do repasse dos vencimentos alusivos às funções

⁶⁷² BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 1999. p. 132.

⁶⁷³ Além de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, integravam a deputação paulista eleita em 6 de agosto de 1821 os seguintes nomes: Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, José Ricardo da Costa Aguiar, Francisco de Paula Sousa e Mello, José Feliciano Fernandes Pinheiro, Diogo Antônio Feijó e, como suplentes, Antônio Manuel da Silva Bueno e Antônio Paes de Barros (FORJAZ, Djalma, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778/1859)*, cit., p. 211).

que havia exercido no reino português⁶⁷⁴. Em retribuição, o Governo Provisório concordava em fazer “honrosa memória” do “notório desinteresse e modéstia” de José Bonifácio, ao mesmo tempo que eram despachadas ordens para que o deputado tesoureiro da Junta da Fazenda providenciasse o pagamento parcelado da quantia que havia sido “generosamente” desembolsada⁶⁷⁵. Com essa medida, o grupo liderado pelo mais velho dos Andrada pretendia não apenas suplantar os seus adversários vinculados à companhia dos vinhos do Porto, como também cimentar o prestígio e a influência de José Bonifácio e de seus irmãos sobre as decisões políticas e econômicas tomadas pelos deputados paulistas em Lisboa.

Em 24 de novembro de 1821, a Junta Provisória de São Paulo endereçou um ofício a José Antônio Vieira de Carvalho informando o modo como as “mesadas” deveriam ser pagas à deputação em Lisboa⁶⁷⁶. No documento, além da relação precisa dos membros que compunham a delegação paulista, Vieira de Carvalho era informado de que os “senhores C. & M. Guerner & Cia” seriam imediatamente ressarcidos por meio de duas procurações assinadas por José Bonifácio, as quais transcrevemos na íntegra a seguir:

O Desembargador José Bonifácio de Andrada e Silva do Conselho de Sua Majestade, Intendente Geral das Minas e Metais dos Reinos de Portugal e Algarves, Superintendente do Rio Mondego e Obras Públicas da cidade de Coimbra, lente jubilado na Faculdade de Filosofia. *Por este meu Alvará de Procuração nomeio aos Ilustríssimos Senhores C. & M. Guerner & Cia. da cidade do Porto meus bastantes Procuradores para que em meu nome como se presente fora possam cobrar pelo cofre da Direção da Real Fábrica de Seda, e obras das Águas livres estacionadas na cidade de Lisboa os meus ordenados anuais de um conto e seiscentos mil réis na qualidade de Intendente Geral das Minas e Metais dos Reinos de Portugal e Algarves, para o que lhes dou todos os poderes em direito necessários podendo outrossim substabelecerem este meu Alvará de Procuração em uma ou mais pessoas como convir, e esta procuração começará a ter valia e execução desde o 1º de janeiro de 1822, e o que por efeito dela receberem entregarão a ordem do Coronel José Antônio Vieira de Carvalho da praça de Santos, e para constar passei este por duas vias indo ambas por mim somente assinadas.* São Paulo, 20 de novembro de 1821. Dr. José Bonifácio de Andrada e Silva.⁶⁷⁷

O Dr. José Bonifácio de Andrada e Silva. *Por este meu Alvará de Procuração nomeio aos Ilmos. Senhores C. & M. Guerner & Cia. da cidade do Porto meus bastantes Procuradores para que em meu nome como representante fora possam cobrar pelo cofre da Universidade de Coimbra os meus ordenados anuais de oitocentos mil réis na qualidade de Lente da mesma Universidade para o que lhes dou todos os poderes em direito necessários, podendo outrossim substabelecerem este meu Alvará de Procuração em uma ou outra pessoas como convir e esta Procuração começará a ter valia, e o que por efeito dela receberem entregarão a*

⁶⁷⁴ Acta da 37ª Sessão do Governo Provisório. 22/09/1822. *Documentos Interessantes...* Vol. 2, p. 59-61

⁶⁷⁵ Ibidem, p. 59.

⁶⁷⁶ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Registro de Ofícios para Estradas no Governo do General João Carlos Augusto de Oeynhausen e Governo Provisório (1820-1822)*. Caixa 55 – Ordem 413, Livro 154: livro de registro de ofícios para a 5ª e 6ª estrada, fl. 145.

⁶⁷⁷ Ibidem, fls. 145-146. Grifos nossos.

ordem do Coronel José Antônio Vieira de Carvalho da praça de Santos, e para constar passei este por duas vias indo ambas por mim somente assinadas. São Paulo, 20 de novembro de 1821. Dr. José Bonifácio de Andrada e Silva.⁶⁷⁸

Aparentemente, depois que as procurações assinadas por José Bonifácio foram remetidas aos irmãos Guerner, a questão do financiamento dos deputados paulistas foi dada por encerrada pelo governo da província, sugerindo, assim, o malogro da estratégia encampada pelos negociantes ligados à Companhia do Alto Douro. De outra parte, nos meses seguintes, a disputa entre os principais membros do governo da província precipitou o esfacelamento da junta governativa paulista em maio de 1822, quando o movimento conhecido como “Bernarda de Francisco Ignácio” foi deflagrado.

De acordo com as pesquisas empreendidas por Damasceno e Delatorre sobre o episódio, bem como o trabalho de Vera Lúcia Nagib Bittencourt acerca das alianças firmadas momentos antes da proclamação da Independência entre o príncipe D. Pedro e poderosos grupos enraizados no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, o chamado movimento “bernardista” estava diretamente associado ao recrudescimento da luta que os diferentes setores da sociedade paulista travavam na época pela hegemonia política e econômica da província⁶⁷⁹. Em um dos lados do conflito estava o grupo liderado pelos irmãos Andrada, os quais, conforme mencionamos linhas atrás, eram ligados desde fins do setecentos a poderosos negociantes radicados no Rio de Janeiro. Em São Paulo, os Andrada mantinham vínculos com alguns dos mais importantes homens de negócio da região, tais como Francisco Xavier da Costa Aguiar, Manuel Rodrigues Jordão e seu sobrinho, Antônio da Silva Prado.⁶⁸⁰

Por seu turno, o grupo que se opunha aos irmãos Andrada era formado, em sua grande maioria, por negociantes que preservavam estreitas relações comerciais com o reino português, dentre os quais se notabilizava o coronel de milícias Francisco Ignácio de Souza Queiróz. Matriculado na Real Junta de Comércio desde 1813, Francisco Ignácio herdou em 1819 alguns dos principais contatos que seu tio e sogro – o brigadeiro Luiz Antônio de Souza

⁶⁷⁸ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Registro de Ofícios para Estradas no Governo do General João Carlos Augusto de Oeynhausien e Governo Provisório (1820-1822)*. Caixa 55 – Ordem 413, Livro 154: livro de registro de ofícios para a 5ª e 6ª estrada, fl. 146. Grifos nossos.

⁶⁷⁹ DAMASCENO, Daniel Tarifa, *Os facciosos de São Paulo: considerações acerca da Bernarda de Francisco Inácio (23.5.1822-25.8.1822)*, cit., p. 198-208; e DELATORRE, Aparecida Vanessa, *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*, cit., p. 167; e Vera Lúcia Nagib Bittencourt. *Op. cit.*, p. 331.

⁶⁸⁰ AMARAL, Antônio Barreto do, *Dicionário de história de São Paulo*, cit., p. 358 e 499-500; e DELATORRE, Aparecida Vanessa, *op. cit.*, p. 56-57.

– possuía com renomadas casas comerciais de Portugal⁶⁸¹. Seu pai, o coronel Francisco Antônio de Souza, era dono de engenhos de açúcar em São Carlos de Campinas⁶⁸² e, no ano de 1810, em sociedade com o santista Isidoro Nicolau de Brito, importou artigos da cidade do Porto pela corveta Victória (Quadro 8).

No dia 23 de maio de 1822, depois que duas portarias determinando a retirada imediata do presidente João Carlos Oeynhausen e do ouvidor José da Costa Carvalho para o Rio de Janeiro chegaram ao conhecimento da junta governativa paulista, um movimento de “povo e tropas” liderado por Francisco Ignácio destituiu Martim Francisco e Manuel Rodrigues Jordão dos respectivos cargos que ocupavam no governo da província⁶⁸³. Em pouco tempo, as notícias sobre a “expulsão” de dois importantes membros do governo provisório e a recomposição da junta paulista chegaram à Corte, onde, desde o mês de janeiro daquele ano, José Bonifácio ocupava o lugar de ministro e conselheiro do príncipe D. Pedro⁶⁸⁴. A partir de então, a ação conduzida por Francisco Ignácio e seus aliados – dentre eles o presidente Oeynhausen e o negociante Antônio Cardoso Nogueira – passou a ser designada por seus opositores como um movimento “faccioso” contrário à “causa do Brasil” e ao governo de D. Pedro no Rio de Janeiro.⁶⁸⁵

De acordo com Bittencourt, as alegações acerca dos vínculos entre Francisco Ignácio e o movimento das Cortes portuguesas que circulavam no Rio de Janeiro à época em que a província permaneceu “conflagrada” decorriam dos laços comerciais que o negociante mantinha com a região duriense e com a Companhia do Alto Douro⁶⁸⁶. Para seus detratores, os contatos regulares que Francisco Ignácio conservava com os correspondentes das praças de Lisboa e do Porto eram mais do que suficientes para associá-lo às forças políticas estabelecidas em Portugal. Como lembra a autora, naquela ocasião:

⁶⁸¹ MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo...*, cit., v. 1, p. 285; e MEDICCI, Ana Paula, *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*, cit., p. 220.

⁶⁸² HOLANDA, Sérgio Buarque de. Prefácio. In: PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da independência*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. (Brasiliana, v. 361). p. XIV; e PUNTSCHART, William, *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*, cit., p. 84.

⁶⁸³ Portarias de 10/05/1822 e 21/05/1822. *Documentos Interessantes...* Vol. 1, p. 47-49.

⁶⁸⁴ Ofício que participa a demissão dada a Francisco José Vieira de Ministro do Reino e Estrangeiros e a nomeação de José Bonifácio de Andrada. 17/01/1822, *Documentos Interessantes...* Vol. 36, p. 151.

⁶⁸⁵ DELATORRE, Aparecida Vanessa, *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*, cit., p. 167.

⁶⁸⁶ BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib, *De alteza real a imperador...*, cit., p. 330.

[...] D. Pedro e aliados como Silva Lisboa haviam construído vigorosa argumentação contra as Cortes e imputavam-lhes a intenção de “recolonizar” o Brasil. Assim, estar ligado às iniciativas emanadas de Lisboa representava um peso político, naquele momento, muito negativo, na posição que D. Pedro defendia.⁶⁸⁷

Contudo, antes de configurar um movimento orientado pelos ideais “constitucionalistas” das Cortes lisboetas, a “bernarda” de Francisco Ignácio expressava o descontentamento de determinados setores em relação ao projeto separatista que se fortalecia cada vez mais no Rio de Janeiro⁶⁸⁸. Conforme a autora, o possível rompimento entre Brasil e Portugal implicaria grandes prejuízos para aqueles negociantes diretamente envolvidos nas redes mercantis que ligavam a província paulista ao Reino europeu, os quais, ao perderem seus contatos com os correspondentes estabelecidos em Lisboa e Porto, seriam impelidos a disputar o competitivo mercado da Corte.⁶⁸⁹

Com efeito, a correlação formulada por Bittencourt entre o movimento “bernardista” e a ação de importantes homens de negócio intimamente vinculados à exploração das rotas atlânticas estabelecidas entre o porto de Santos e o reino de Portugal reforça-se ainda mais quando examinamos a correspondência que José Bonifácio enviou ao príncipe D. Pedro na ocasião em que ele se preparava para partir para a vila santista, em 5 de setembro de 1822. Em um dos trechos da carta, o ministro alertava que:

[...] *em Santos há um grande partido a favor das Cortes de Portugal e contra V. A. R. que de mãos dadas com os bicudos de São Paulo pediram tropas de Lisboa para Santos, São Sebastião e Paranaguá, oferecendo uma contribuição voluntária para as despesas da Expedição entram neste infernal conluio além de todos os Bernardistas e infames de São Paulo um padre chamado José Ignácio dos Santos, o meu célebre cunhado José de Carvalho, o Coronel Vieira e todos os mais mercadores e negociantes da mesma Praça. Com as tropas que esperam propõem se recrutar na Província a custa da Companhia dos vinhos e Comércio do Porto, de que são agentes os dois últimos nomeados.*⁶⁹⁰

Assim como acontecera com Francisco Ignácio e os demais líderes da “bernarda”, a vinculação entre os dois negociantes santistas e a Companhia do Alto Douro foi habilmente manipulada por José Bonifácio e seus aliados, com o propósito de desgastar politicamente os grupos de pressão que não coadunavam com as medidas tomadas na Corte que “pudessem

⁶⁸⁷ BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib. *De alteza real a imperador...*, cit., p. 330.

⁶⁸⁸ Ibidem, p. 329-330.

⁶⁸⁹ Ibidem, p. 331.

⁶⁹⁰ TAUNAY, Afonso d’Escragnoille. Cartas de D. Pedro, príncipe regente, a José Bonifácio e deste ao príncipe, durante a jornada a S. Paulo, agosto a setembro de 1822. *Annaes do Museu Paulista*, São Paulo, t. 3, 1927, p. 70. Grifos meus. A referida carta foi analisada por Bittencourt em seu doutorado, p. 350.

prejudicar suas atividades de comércio interoceânico”⁶⁹¹. Nesse sentido, ao acusar Vieira de Carvalho e José Carvalho da Silva de serem adeptos do “conluio infernal” do qual faziam parte os “bernardistas e infames de São Paulo”, o mais velho dos Andrada procurava desestabilizar os nexos mantidos entre os negociantes da vila de Santos e da barra duriense, os quais, tal como viemos realçando ao longo da tese, foram desde a sua implantação, nos primeiros anos do século XIX, objeto de disputa e confrontos entre os interesses radicados em São Paulo, Rio de Janeiro e Portugal.

Com a carta de José Bonifácio em mão, na madrugada do dia 5 de setembro o príncipe regente e sua comitiva deslocaram-se da capital paulista rumo a Santos. Curiosamente, a visita à vila litorânea corresponde ainda hoje a um dos episódios menos conhecidos da viagem que D. Pedro empreendeu pela província de São Paulo entre os meses de agosto e setembro de 1822. Em seu clássico *Quadro histórico da Província de São Paulo*, Machado d’Oliveira afirma que a viagem a Santos havia sido motivada pelo desejo do próprio príncipe regente em “visitar a família do seu amigo paulista José Bonifácio de Andrada”⁶⁹². Décadas mais tarde, na obra publicada por ocasião das comemorações do centenário da Independência, Alberto Sousa referia-se à “excursão de Santos” como a “parte mais lacunosa que existe na narração da visita de D. Pedro à nossa província”.⁶⁹³

Por seu turno, a despeito da “omissão dos cronistas” e dos “escassíssimos documentos” existentes sobre a visita do príncipe regente, Sousa destaca que, além do “desejo de conhecer e cumprimentar a respeitável família dos Andrada”, D. Pedro reconhecia a “necessidade de verificar pessoalmente o estado das fortificações e as condições de defesa de Santos”⁶⁹⁴. De fato, conforme indicações de Francisco Martins dos Santos, o príncipe regente inspecionou o Arsenal, bem como alguns dos destacamentos responsáveis pelas fortificações da vila, dentre elas os Fortes de Nossa Senhora do Monte Serrate e de Vera Cruz de Itapema, ambos comandados na época pelo coronel Antônio José Vieira de Carvalho.⁶⁹⁵

Muito provavelmente, a advertência que José Bonifácio havia feito sobre o recrutamento financiado pela Companhia do Alto Douro de tropas favoráveis às Cortes de

⁶⁹¹ BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib, *De alteza real a imperador...*, cit., p. 350.

⁶⁹² OLIVEIRA, José Joaquim Machado d’, *Quadro histórico da Província de São Paulo*, cit., p. 286.

⁶⁹³ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit. v. 2, p. 625.

⁶⁹⁴ Ibidem, p. 626.

⁶⁹⁵ SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2. ed. São Vicente: Caudex, 1986. v. 1, p. 271.

Lisboa pesou na decisão de D. Pedro de examinar pessoalmente as instalações militares subordinadas ao negociante. Nesse sentido, a despeito de as alegações do ministro contrárias a Vieira de Carvalho e à companhia duriense terem ou não algum fundamento, o encontro do príncipe regente com alguns dos mais ricos integrantes da comunidade mercantil santista foi decisiva para que D. Pedro assegurasse a sua autoridade, a partir do necessário apoio daquela importante praça do Centro-Sul brasileiro.⁶⁹⁶

De fato, embora rápida, a passagem do príncipe regente por Santos foi imprescindível para a consolidação da base de sustentação do seu governo. Afinal, logo após vistoriar as fortalezas, D. Pedro seguiu pelas ruas da vila de Santos acompanhado por um cortejo formado por camaristas, membros do clero e “comandantes das milícias locais e distintos cidadãos” até a igreja matriz, onde foi celebrado um *Te Deum*⁶⁹⁷. No dia seguinte, em 6 de setembro, D. Pedro concedeu audiência pública e solene beija-mão às principais autoridades da vila, entre elas o próprio Antônio José Vieira de Carvalho⁶⁹⁸. Assim, depois de asseverar publicamente a sua adesão ao príncipe regente, o negociante continuou a exercer a função de administrador da Companhia do Alto Douro em Santos até outubro de 1822, quando, por determinação do governo imperial, a correspondência comercial entre o porto paulista e a barra do Douro foi completamente interrompida.⁶⁹⁹

⁶⁹⁶ A construção da autoridade do príncipe regente D. Pedro durante a viagem pela província de São Paulo foi minuciosamente examinada na obra já citada de Vera Lúcia Nagib Bittencourt, especialmente no capítulo IV.

⁶⁹⁷ SOUSA, Alberto, *Os Andradas*, cit., v. 2, p. 629.

⁶⁹⁸ Ibidem, p. 629.

⁶⁹⁹ SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*, cit., p. 295-298. De acordo com os autores, a Junta da Fazenda de São Paulo confiscou em outubro de 1822 cerca de 22:900\$000 réis em propriedades, ações e mercadorias pertencentes à Companhia do Alto Douro. Em 1825, quando diversos tratados bilaterais entre Portugal e Brasil foram firmados, parte desse valor foi finalmente devolvido aos acionistas da companhia duriense (Ibidem, p. 298).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Logo no início da pesquisa, constatamos que parte dos estudos elaborados sobre os significados da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 permaneceu presa ao lastro das matrizes interpretativas edificadas nas primeiras décadas do século XIX por José da Silva Lisboa. Assim, em que pesem as distintas abordagens teórico-metodológicas, verificamos que, em grande medida, os autores examinados na introdução desenvolveram suas reflexões a partir da cronologia consagrada pelo futuro visconde de Cairu, compreendendo o episódio da abertura dos portos ora como marco definidor da supressão do sistema colonial, ora como prelúdio da Independência brasileira. Vimos também que, no caso específico paulista, os textos clássicos de Pizarro e Araújo, Saint-Hilaire e Machado d'Oliveira realçaram a versão de que a assinatura da Carta Régia em janeiro de 1808 representou o fim da “opressão” e do “monopólio” perpetrados pelo capitão-general nomeado pela Coroa e o início de uma “nova era” marcada pelo “espírito renovador” característico dos irmãos Andrada.

Não obstante, à medida que avançamos a análise das circunstâncias econômicas e sociais da capitania/província de São Paulo à época da transferência da família real para o Brasil, a abertura dos portos foi assumindo contornos muito distintos daqueles que comumente foram delineados pela bibliografia dedicada ao tema. De fato, na ocasião em que a Carta Régia de 1808 foi assinada pelo príncipe regente, a significativa ascendência de que a comunidade mercantil carioca dispunha sobre o comércio marítimo de São Paulo desde o século XVIII foi duramente questionada por novos protagonistas que emergiram no cenário político e econômico paulista no limiar do século XIX, dentre eles alguns dos principais acionistas da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, além de negociantes como José Antônio Vieira de Carvalho, Bento Thomas Vianna e Caetano José da Silva, os quais, desde o final do setecentos, vinham progressivamente estendendo suas redes comerciais em diversas partes do império português a partir da vila de Santos.

Nesse sentido, demonstramos que, ao concentrar as exportações paulistas no porto da vila santista em junho de 1803, o capitão-general Antônio José da Franca e Horta pretendia assegurar a um grupo restrito de negociantes o pronto acesso às mercadorias demandadas pelos agentes estabelecidos no Porto e em Lisboa, mesmo que, com isso, a navegação de cabotagem realizada entre o litoral paulista e as demais áreas ao longo da costa da América

fosse preterida. Tão logo os primeiros resultados dessa iniciativa começaram a surgir – por exemplo, a nomeação de administradores da Companhia do Alto Douro em Santos e o consecutivo estabelecimento de linhas comerciais com o Porto – grupos cujos interesses alicerçavam-se na exploração das rotas de cabotagem entre o Rio de Janeiro e São Paulo foram incisivos nas várias queixas dirigidas contra a prática “monopolista” do governador e dos representantes da companhia duriense a ele coligados.

Desse modo, às vésperas do desembarque da Corte portuguesa na América, o controle do rentável comércio marítimo paulista era objeto de uma acirrada disputa travada por duas poderosas forças: de um lado, o então governador de São Paulo e a sua base de sustentação formada por negociantes radicados tanto na capitania quanto na cidade do Porto e, de outro, autoridades locais das vilas litorâneas do sul – com destaque para Paranaguá – e, principalmente, membros da prestigiosa família Andrada que, conforme também assinalamos, eram ligados por vínculos de parentesco e de negócio ao reputado comerciante carioca Brás Carneiro Leão desde as últimas décadas do século XVIII.

Com efeito, os laços que articulavam o porto santista e a barra duriense manter-se-iam nos anos seguintes, resistindo não apenas às mudanças de governo da capitania, mas também à própria transferência do príncipe regente D. João em 1808. Entretanto, a consolidação dos circuitos mercantis que interligavam as duas partes do Atlântico português não deixou de enfrentar a oposição de poderosos grupos divergentes interessados na manutenção dos vínculos comerciais entre São Paulo e a praça do Rio de Janeiro. É precisamente nesse contexto que se inscreve o decreto assinado por D. João em 11 de junho de 1808, que derogava algumas das principais disposições “interinas e provisórias” estipuladas em janeiro daquele mesmo ano pela Carta Régia de Abertura dos Portos.

Conforme assinalamos no quarto capítulo, além da redução dos direitos de importação que incidiam sobre os gêneros “secos” e “molhados” que eram transportados pelos vassalos do príncipe regente, o Decreto de junho de 1808 definiu, ainda que tacitamente, que os portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém seriam os únicos entrepostos autorizados a comercializar com os “reinos e domínios estrangeiros”. Essa medida, aliada à regulamentação imposta pelos passaportes expedidos às embarcações mercantes portuguesas, favoreceu sobremaneira aqueles mesmos segmentos que desde a década de 1780 empenhavam-se na luta pela preservação dos nexos que integravam a capitania de São Paulo

no âmbito da esfera de influência da praça do Rio de Janeiro. No entanto, os grupos interessados na manutenção do comércio direto entre Santos e a cidade do Porto não demorariam a pressionar o príncipe D. João e sua Corte, até que, finalmente, em janeiro de 1809, as rotas de comércio que conectavam a capitania paulista e o reino português sem a ingerência de agentes cariocas foram asseguradas.

Diante dessa complexa trama de interesses que emerge da documentação compulsada, voltamo-nos à indagação formulada no início da tese: em que medida é pertinente tomar a abertura dos portos de 1808 como marco de transformações nas relações mercantis travadas entre a capitania/província de São Paulo e as demais partes do império português?

Acreditamos que essa fulcral questão pode ser encaminhada a partir da análise dos dados organizados no quarto capítulo referentes à movimentação de embarcações e ao fluxo de mercadorias comercializadas em Santos durante o período joanino. De fato, o exame desses registros revela nitidamente a integração do porto paulista em uma ampla e imbricada rede mercantil costeira que se estendia desde o estuário do Rio da Prata até o Ceará. Ademais, as informações coligidas apontam para a importância do porto carioca como maior fornecedor de artigos de origem europeia e de cativos africanos em Santos e, também, como principal destino dos valores exportados a partir do porto paulista. Cumpre também ressaltar o fato de que, na mesma época, a cidade do Porto sobressaiu-se como um importante fornecedor de artigos ingleses em Santos, além de ser o principal comprador dos gêneros embarcados no porto paulista com destino ao mercado atlântico.

Por fim, é importante sublinhar que, salvo a presença esporádica dos britânicos Louis Perigal e Daniel Hunlly, a participação de agentes estrangeiros no comércio marítimo paulista foi pouco significativa se comparada à totalidade das operações realizadas em Santos durante o período analisado. Afinal, desde a promulgação do Decreto de 11 de junho de 1808, as rotas atlânticas que interligavam a costa brasileira aos reinos estrangeiros passaram a convergir quase que exclusivamente para os portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, os quais, por sua vez, consolidaram-se como polos importadores e reexportadores dos artigos de origem europeia.

Constata-se, portanto, a importância cada vez maior que o porto da vila de Santos adquiriu entre 1808 e 1821 nos quadros do comércio marítimo do império luso-brasileiro.

Assim, se para os atacadistas fluminenses a redistribuição de artigos importados em São Paulo via navegação costeira apresentava-se como um negócio lucrativo e livre da concorrência britânica, para os acionistas da Companhia do Alto Douro os privilégios estipulados no estatuto da fundação da instituição faziam de Santos um canal de acesso ao disputado mercado consumidor do Centro-Sul do Brasil e da região do Prata. Não por acaso, em pouco tempo, portugueses da América e da Europa passaram a competir entre si pelo controle do comércio paulista. De acordo com as indicações de Daniel Tarifa Damasceno, Vanessa Delatorre e Vera Nagib Bittencourt, o recrudescimento da oposição entre os grupos precipitou o esfacelamento da junta governativa de São Paulo em maio de 1822, data em que a conhecida “Bernarda de Francisco Ignácio” foi deflagrada, arrastando-se até o mês de setembro daquele ano, ocasião em que o príncipe D. Pedro foi pessoalmente à praça de Santos com o intuito de alinhar acordos e apaziguar ânimos, em vista à consolidação de sua autoridade.

Diante de tudo isso, ao examinarmos as relações mercantis desenvolvidas por intermédio do porto de Santos durante o período joanino, observa-se que a relevância tradicionalmente conferida pela bibliografia à Carta Régia que instaurou a abertura dos portos cede lugar em importância a diversas outras medidas adotadas pelo príncipe regente durante a sua permanência nos trópicos, a exemplo do Decreto de 11 junho de 1808, as decisões de 15 de novembro de 1814 e de 9 de janeiro de 1815, que cerceavam a atuação de estrangeiros no comércio de cabotagem realizado na América portuguesa, e até mesmo o Alvará de 10 de fevereiro de 1815, que prorrogou por mais vinte anos todos os privilégios da Companhia do Alto Douro, dentre eles o direito exclusivo de comercializar vinhos, vinagres e aguardentes no porto de Santos. Nesse sentido, longe de esgotar a discussão sobre as imagens cristalizadas desde o século XIX em torno da Carta Régia de janeiro 1808, procuramos problematizar, a partir do exame da complexidade política e econômica paulista da época, os limites das leituras e interpretações fundadas na ideia de que a abertura dos portos representou, de fato, o rompimento dos “pesados grilhões” que atrelaram por três séculos o Brasil a Portugal.

REFERÊNCIAS

Fontes impressas

ALMANAQUE do Rio de Janeiro: 1811. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 282, p. 97-236, jan./mar. 1969. Disponível em: <<http://www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb1969volume0282c.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

ALMANAQUE do Rio de Janeiro para o ano de 1816. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 268, p. 179-330, jul./set. 1965. Disponível em: <<http://www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb1965volume0268c.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Prefácio de Rubens Borba de Moraes. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional; INL, 1945-1948. 10 v. em 11. (Biblioteca Popular Brasileira, 4 a 13).

CALIXTO, Benedicto. Dois documentos sobre a sedição militar ou “levante” do 1º Batalhão de Caçadores da Praça de Santos, em 1821. *Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo*, São Paulo, v. 17, p. 461-468, 1912.

CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente compilados, coordenados e anotados por José Ferreira Borges de Castro, secretário da Legação de Sua Magestade na Corte de Madrid, associado provincial da Academia Real das Sciencias de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857. v. 4.

CHICHORRO, Manuel da Cunha de Azeredo Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico e politico da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de Dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma com notas históricas e aditamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. conde, por Manoel da Cunha de Azevedo Sousa Chichorro. Com uma carta geographica... *Revista Trimestral do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, tomo 36, parte primeira, p. 197-267, 1873.

CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação sobre a Capitania de São Paulo. In: CLETO, Marcelino Pereira et al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial, 1751-1804*. Introdução e notas de Ernani Silva Bruno. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. p. 11-52. (Paulística, v. 1).

CONSIDERAÇÕES fundadas em factos sobre a extinção da Companhia do Porto. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1812.

D'ALINCOURT, Luiz. *Memoria sôbre a viagem do Pôrto de Santos à cidade de Cuiabá*. Publicações comemorativas sob o alto patrocínio da Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo. São Paulo: [A Comissão], 1953. (Biblioteca Histórica Paulista, v. 8).

DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. 3. ed. São Paulo: Martins, 1954. (Publicado originalmente entre 1834 e 1839).

FARINHA, A. R. Sanches de Baena. *Diccionario aristocratico que contem todos os alvarás de foros de fidalgos da Casa Real, medicos, resposteiros e porteiros da Real Camara, titulos e cartas do conselho*: fiel extracto dos livros do registro das merces existentes no Archivo Publico do Rio de Janeiro; desde 1808 até setembro de 1822. Offerecido ao seu amigo Innocencio Francisco da Silva por A.R.S.B.F. Lisboa: Typographia Panorama, 1867.

GAMA, Brás Carneiro Nogueira da Costa e (Conde de Baependi). Apontamentos biográficos da família Braz Carneiro Leão do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 43, n. 2, p. 365-384, 1880.

GAZETA do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 15 fev. 1809, n. 45. Disponível em <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/gazeta_rj/gazeta_rj_1809/gazeta_rj_1809_045.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2013.

GUERNER, Christovão. *Discurso historico e analytico sobre o estabelecimento da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro oferecido a S. A. R. o Príncipe Regente Nosso Senhor*. Lisboa: Impressão Regia, 1814.

INSTITUIÇÃO da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756). *Coleção Alberto Penteado de Leis, Decretos e Alvarás*. Museu Paulista da Universidade de São Paulo (MP-USP), v. 801, fls. 150-193.

LISBOA, José da Silva. *Observações sobre o commercio franco no Brasil*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1808.

_____. *Memoria economica sobre a franqueza do commercio dos vinhos do Porto*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1812.

_____. *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1818.

_____. *Razões dos lavradores do Vice-Reinado de Buenos Ayres para a franqueza do commercio com os inglezes contra a representação de alguns commerciantes, e resolução do governo*: com appendice de observações e exame dos effeitos do novo regulamento nos interesses commerciaes do Brazil. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1810.

_____. *Refutação das declamações contra o commercio inglez, extrahida de escriptores eminentes*. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1810.

LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1951. (Biblioteca Histórica Brasileira, v. 5).

MACEDO, Joaquim Manuel de. *Anno Biographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1876. 3 v.

MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capitania de São Vicente até o ano de 1876*. Publicação comemorativa do IV Centenário da Cidade de São Paulo. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1952. 2 v. (Biblioteca Histórica Paulista, 1).

MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. Tradução de Selena Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da universidade de São Paulo (Edusp), 1978. (Reconquista do Brasil, v. 33). (Publicado originalmente em 1812).

MENDONÇA, António Manuel de Mello Castro e. Memória econômico política da Capitania de São Paulo. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 15, p. 81-247, 1961. (Memória datada de 1800).

MORAES, Alexandre José de Mello. *A independência e o Imperio do Brasil, ou, a independência comprada por dous milhões de libras esterlinas...* Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. (Edições do Senado Federal, 18).

OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. Quadro histórico da Província de São Paulo. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, v. 4). (Publicado originalmente em 1864).

RENDON, José Arouche de Toledo. Oração problemática. In: _____. *Obras*. Introdução e notas de Paulo Pereira dos Reis. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. p. 55-63. (Coleção Paulística, v. 3).

SÁ, Moisés Marcondes de Oliveira e. *Andrada: alguns documentos que lhe são referentes, existentes no Archivo de Marinha e Ultramar da Biblioteca Nacional de Lisboa, entre outros os dos seus conflitos com o Governador e Capitão General da Capitania de S. Paulo Antônio José da Franca e Horta; colhidos naquele Archivo*. [S. l.: s.n.], 1933.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*. Tradução e prefácio de Rubens Borba de Moraes. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1940. (Biblioteca Histórica Brasileira, v. 2). (Publicado originalmente em 1851).

SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memorias para servir a historia do reino do Brazil*: divididas em tres epocas da felicidade, honra, e gloria, escriptas na Corte do Rio de Janeiro no anno de 1821, e offerecidas a S. Magestade El Rey Nosso Senhor D. João VI. Lisboa: Impressão Regia, 1825. 2 v.

SILVA, António Delgado da. *Collecção da legislação portugueza desde a ultima compilação das ordenações*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1828-1830. 6 v.

SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783-1791.

SPIX, Joahann Baptist Von; MARTIUS, Karl Friedrich Phillipp Von. *Viagem pelo Brasil*. Tradução de Lucia Furquim Lahmeyer. 3. ed. São Paulo: Instituto Nacional do Livro; Melhoramentos, 1976. 3 v. (Publicado originalmente entre 1823 e 1831).

TAUNAY, Afonso d'Escragno. Cartas de D. Pedro, príncipe regente, a José Bonifácio e deste ao príncipe, durante a jornada a S. Paulo, agosto a setembro de 1822. *Annaes do Museu Paulista*, São Paulo, t. 3, p. 68-70, 1927.

TORRES, João Carlos Feio Cardoso de Castelo Branco e. *Diccionario aristocratico contendo os alvarás dos foros de fidalgos da Casa Real que se achão registados nos livros das Mercês hoje pertencentes ao Archivo da Torre do Tombo...* Lisboa: Imprensa Nacional, 1840.

Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo

BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Seção do Arquivo Histórico: tempo colonial (1721-1822). São Paulo: Tipologia do Globo, vol. 2, 1942.

- Mappa da Importação e Exportação do porto de Santos no anno de 1816, p. 59-77.

BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Seção do Arquivo Histórico: tempo colonial (1721-1822). São Paulo: Tipologia do Globo, vol. 3, 1943.

- Mappa da Importação e Exportação do porto de Santos no anno de 1816, p. 40-57.

BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: Tipologia do Globo, vol. 4, 1943.

- Mappa da Importação e Exportação do porto de Santos no anno de 1821, p. 56-77.

Collecção das Leis do Brazil

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1808. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Carta régia de 28 de janeiro de 1808. [Abre os portos ao comércio direto estrangeiro com exceção dos gêneros estancados], p. 01.
- Decreto de 11 de junho de 1808. [Marca os direitos das mercadorias entradas nas Alfândegas do Brasil e das reexportadas], p. 49-50.

Coleção das Decisões do Governo em 1808

- Decisão n.º 21 de 26 de julho de 1808, p. 22-24.
- Decisão n.º 28 de 1º de agosto de 1808. [Regula o despacho dos navios portugueses e estrangeiros que frequentam os portos do Brasil], p. 37-38.
- Decisão n.º 50 de 10 de novembro de 1808. [Explica o aviso de 1º de agosto deste ano sobre passaportes de navios], p. 66.

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1809. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Decreto de 28 de janeiro de 1809, p. 25-26

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1810. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. [Ratifica o Tratado de Amizade e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignada no Rio de Janeiro a 19 deste mez e anno], p. 43-44.
- Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. [Ratifica o Tratado de Commercio e Navegação entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, assignada no Rio de Janeiro aos 18 deste mez e anno], p.51.

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1814. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Decreto de 18 de junho de 1814. [Permite a entrada dos navios de quaisquer nações nos portos dos Estados Portuguezes e a saída dos nacionais para portos estrangeiros], p. 12.
- Decreto de 15 de novembro de 1814. [Proíbe que os estrangeiros exerçam o comércio de cabotagem], p. 33-34.

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1815. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Decisão de 9 de janeiro de 1815.[Declara que a proibição do comércio de cabotagem aos navios estrangeiros compreende o comércio dos gêneros estrangeiros como nacionais], 1891, p. 01.
- Alvará de 10 de fevereiro de 1815. [Prorroga o termo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro por mais 20 anos], p. 3-4.

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1816. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Decisão de 29 de julho de 1816. [Oordena que não se admita as embarcações estrangeiras fazer o comércio costeiro entre uns e outros portos do Brasil], p. 21.

COLLECÇÃO das Leis do Brazil de 1821. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.
Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias

- Decreto de 7 de março de 1821. [Aumenta os soldos dos oficiais de Major a Alfares], p. 38.
- Decreto de 22 de abril de 1821. [Concede aos Officiais e praças do Exército do Brasil os mesmos soldos e etapas que vence a Tropa do Exército de Portugal], p. 73.

- Decreto de 24 de abril de 1821. [Declara legítimos os Governos estabelecidos, ou que se estabelecerem nos Estados Portugueses de Ultramar, para abraçarem a causa da regeneração política], p. 9-10.

Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. A “Bernarda” de Francisco Ignácio em São Paulo em 23 de maio de 1822. São Paulo: Cardozo Filho & Cia., vol. 1, 1913.

- Ofício do juiz de fora da vila de Santos José Correa Pacheco e Silva. 30/06/1821, p. 105.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Actas das sessões do governo provisório de São Paulo (1821-1822). São Paulo: Cardozo Filho & Cia., vol. 2, 1913.

- Acta da 37ª Sessão do Governo Provisório. 22/09/1822, p. 59-61.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Patentes, Provisões e Ordens Régias (1786-1796). São Paulo: Typ. Aurora, vol. 25, 1898.

- Carta do Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/02/1788, p. 67-102.
- Ofício do dito secretário participando a nomeação de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça para governador de São Paulo. 05/11/1796, p. 169.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência do capitão-general Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1800). 1ª Parte. São Paulo: Typ. do Diário Oficial., vol. 29, 1899.

- Carta para o Secretário de Estado o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho participando da sua chegada ao Rio de Janeiro e a esta Cidade, como tudo o mais que abaixo se declara. 05/07/1797, p. 01.
- Carta para o Secretário de Estado. 09/11/1797, p. 44.
- Parecer ao Conselho Ultramarino sobre o requerimento da câmara da vila de São Sebastião. 15/04/1799, p. 132.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Diversos. São Paulo: Typ. Andrade & Mello, vol. 31, 1901.

- Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos. 12/1789, p. 189-199.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência do governo geral (1815-1822). São Paulo: Typ. do Diário Oficial., vol. 36, 1902.

- Ofício que participa a demissão dada a Francisco José Vieira de Ministro do Reino e Estrangeiros e a nomeação de José Bonifácio de Andrada. 17/01/1822, p. 151

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial (1820-1822). São Paulo: Typ. Andrade & Mello, vol. 37, 1902.

- Ofício para os Senhores Coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller. 30/07/1821, p. 148-150.
- Ofício para os Senhores Coronéis Lázaro José Gonçalves e Daniel Pedro Müller. 16/08/1821, p. 164-165.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Diversos. São Paulo: Typ. Cardozo Filho & Cia., vol. 44, 1915.

- Memória apresentada ao Governador de S. Paulo Antônio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802, p. 129-157.
- José Arouche de Toledo Rendon. Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo. 1788, p. 195-213.
- Patente do governador Bernardo José de Lorena. 19/08/1786., p. 315.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante o seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Cia., vol. 45, 1924.

- Carta ao Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello e Castro em que lhe dou parte de ter chegado a esta capitania e de ter tomado posse do governo dela. 08/07/1788, p. 07.
- Ofício ao Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello e Castro. 08/07/1788, p. 8-10.
- Carta ao Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello e Castro. 03/09/1789, p. 34-36.
- Carta ao Ilmo. e Exmo. Senhor Martinho de Mello e Castro. 15/02/1792, p. 70-71
- Relatório do capitão-general Bernardo José de Lorena. 1797, p. 201-210.
- Ofício da câmara da vila Itu. 23/04/1791, p. 347

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ofícios do general Bernardo José de Lorena aos diversos funcionários da capitania (1788-1795). São Paulo: Duprat & Cia., vol. 46, 1924.

- Ofício para o capitão-mor Manuel Lopes Ressurreição. 18/07/1788, p. 07.
- Ofício para o capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha. 15/03/1789, p. 32.

- Ofício para o Doutor Juiz de Fora de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 16/12/1789, p. 54.
- Ofício para os capitães-mores. 26/02/1790, p. 67.
- Ofício para o senhor Juiz Presidente e Oficiais da Câmara da vila de Paranaguá. 22/12/1790, p. 102.
- Ofício para o Doutor Juiz de Fora de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 03/01/1792, p. 149.
- Ofício para o capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, sobre a condução dos açúcares para a vila de Santos. 21/01/1792, p. 151-152.
- Ofício para o tenente Manuel Leite Garcia em a vila de Ubatuba. 03/12/1792, p. 186-187.
- Ofício para o sargento-mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro. 30/03/1794, p. 256.
- Carta para a câmara desta cidade e todas da capitania. 23/04/1796, p. 333.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1802-1804). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 55, 1937.

- Carta para as Câmaras da Marinha [enviando instruções sobre o comércio exterior de cabotagem]. 22/06/1803, p. 105-107.
- Carta para o capitão Bento Pupo de Gouvêa. 28/08/1803, p. 172-173.
- Ofício para a câmara da vila de Paranaguá sobre o comércio exterior da capitania. 26/09/1803, p. 174-176.
- Ofício para a câmara de São Sebastião. 06/10/1803, p. 181.
- Ofício para a câmara de São Luiz do Paraitinga. 26/11/1803, p. 203.
- Ofício para a câmara de Taubaté. 28/11/1803, p. 205.
- Carta para os capitães mores de Iguape, Cananeia e comandante de Paranaguá [proibindo a exportação de arroz]. 20/02/1804, p. 250-251.
- Ofício para o capitão-mor de São Sebastião (...). 11/05/1804, p. 290-291.
- Ofício ao capitão-mor da vila de Ubatuba. 16/05/1804, p. 309.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1804-1806). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 56, 1937.

- Carta para Manuel da Cunha Gamito, ajudante do comandante de Paranaguá. 25/08/1804, p. 33-34.
- Carta para o capitão-mor de Antonina [sobre as providências a serem tomadas com os navios com carga para o Reino]. 19/01/1805, p. 139-140.
- Carta para o sargento-mor comandante de Paranaguá [sobre o comércio do arroz e outros gêneros, as medidas que se impõem para a observância das ordens reais e as queixas que têm as mesmas provocado]. 19/01/1805, p. 140-143.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1806-1810). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 57, 1937.

- Ofício para o Juiz de Fora da vila de Santos [interrogatório de pessoas a respeito de denúncia da câmara de Paranaguá contra o governador]. 23/09/1806, p. 92-93.
- Ofício para os Comandantes das vilas da marinha. 05/06/1807, p. 145.
- Ofício para o Juiz da Alfândega de Santos. 05/06/1807, p. 146.
- Ofício para o doutor juiz de fora e câmara da vila de Santos. 18/12/1807, p. 216-217.
- Carta para o brigadeiro comandante da vila de Santos. 28/01/1808, p. 233.
- Carta circular para os capitães-mores e câmaras das vilas constantes das relações. 26/01/1808, p. 235-238.
- Ofício para o Brigadeiro de Santos. 22/02/1808, p. 248.
- Ofício para as câmaras e capitães-mores das vilas de São Sebastião e Ubatuba comunicando as providências que tomou relativamente à escassez de farinha. 22/02/1808, p. 248-249.
- Carta para o coronel José Vaz de Carvalho. 05/02/1808, p. 285.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1808-1810). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 58, 1937.

- Para o tenente-coronel José Pedro Galvão [sobre as propinas que devem pagar as embarcações]. 07/04/1809, p. 122-123.
- Para o sargento mor comandante interino da vila de Paranaguá [sobre a remessa de passaportes]. 22/08/1809, p. 189-191.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1810-1811). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 59, 1937.

- Para o Doutor Juiz da Alfândega de Santos [sobre os direitos que devem pagar Luiz Perigal]. 03/10/1810, p. 77.
- Para o Senhor Capitão Mor da Vila Bela sobre a soltura de presos ingleses e a consideração que merece Luiz Perigal. 04/10/1810, p. 80-81.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ordens Régias e Avisos sobre o Conselho Militar (1808-1822). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 60, 1937.

- [Liberdade de navegação e comércio com o estrangeiro em virtude de paz na Europa]. [s/d], p.139-140.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ofícios do capitão-general D. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão – Morgado de Mateus (1765-1766). São Paulo: Gráfica João Bentivegna, vol. 72, 1952.

- Ofício ao Conde de Oeiras. 13/08/1765, p. 70-71.
- Ofício ao Conde de Oeiras. 20/08/1765, p. 72.
- Ofício para o Governador do Porto João de Almada. 20/08/1765, p. 72-73.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ofícios do capitão-general Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, governador da capitania (1797-1801). São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado, vol. 87, 1963.

- Ofício para os capitães-mores e comandantes da marinha – Do secretário de governo Luiz Antônio Neves de Carvalho. 09/08/1797, p. 13.
- Carta para o sargento-mor comandante de Paranaguá – Do secretário de governo Luiz Antônio Neves de Carvalho. 06/10/1797, p. 27.
- Ofício para o Juiz de Fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva. 07/02/1798, p. 58.
- Ofício para o tenente-coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza. 07/02/1798, p. 58.
- Ofício para o juiz de fora da vila de Santos. 26/10/1798, p. 123.
- Ofício para o capitão Fernando Gomes Pereira da Silva. 22/11/1798, p. 130.
- Ofício para o capitão-comandante de São Sebastião. 20/02/1799, p. 147-148.
- Ofício para o capitão-mor da vila de Iguape. 21/02/1799, p. 148.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ofícios, bandos e portarias dos senhores governadores interinos da capitania de São Paulo (1817-1819). São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. 88, 1963.

- Portaria a Mr. Spix e Mr. Martius. 08/01/1818, p. 232-233.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Correspondência do então governador e capitão-general de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802). São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado, vol. 89, 1967.

- Provisão do Conselho Ultramarino para S. Ex.^a informar com o seu parecer sobre a representação da câmara da vila de São Sebastião. 27/08/1798, p. 105.
- Cópia da representação da câmara da vila de São Sebastião. 03/02/1798, p. 106.
- Carta de S. A. R. sobre o Exmo. General atual entregar o governo da capitania a seu sucessor o Exmo. Sr. Antônio José da Franca e Horta. 04/05/1802, p. 269-270.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO. Ofícios do general Horta aos vice-reis e ministros (1802-1808). São Paulo: Editora Unesp, vol. 94, 1990.

- Ofício para o Exmo. D. Rodrigo de Souza Coutinho. 19/02/1803, p. 17-18.
- Carta escrita à Companhia do Alto Douro. 20/12/1804, p. 98-99.
- Carta ao Exmo. Sr. Antônio José da Franca e Horta. 06/07/1804, p. 99.
- Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803, p. 99-100.
- Carta para a Companhia do Alto Douro. 25/02/1803, p. 100.

Fontes manuscritas

Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)

CORRESPONDÊNCIA do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 20/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fls. 174v-175.

CORRESPONDÊNCIA do vice-rei conde de Rezende encaminhada à Corte. 24/07/1791. *Negócios de Portugal*. Códice 68, vol. 9, fl. 178.

[PROVISÃO expedida Junta da Fazenda de São Paulo]. 06/07/1808. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Códice 474, vol. 3, fls. 67-68.

PROVISÃO do Real Erário sobre o requerimento do secretário do governo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. 10/04/1808. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Registro de cartas e provisões régias do Real Erário e do Conselho da Fazenda dirigidas à Junta da Real Fazenda da capitania de São Paulo (1769/1822)*. Códice 447, vol. 3, fl. 221.

PROVISÃO sobre o embargo no porto de Santos das embarcações que fossem necessárias para o transporte das tropas para o Rio Grande de São Pedro do Sul. 27/02/1810. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Códice 474, vol. 3, fls. 101-102.

PROVISÃO sobre o embargo no porto de Santos das embarcações que fossem necessárias para o transporte das tropas para o Rio Grande de São Pedro do Sul. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. 27/02/1810. Códice 474, vol. 3, fl. 103

ORDEM do contratador dos cruzados do sal da vila de Iguape para que entregue sem menor hesitação o que tiver cobrado de Isidoro Nicolau de Brito. 11/09/1809. *Junta da Fazenda da Província de São Paulo – Ofícios diversos (1769/1822)*. Códice 474, vol. 3, fl. 124.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Portugal)

COMUNICADO à Real Junta do Comércio referente ao comboio de navios para os portos do Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. D. Miguel Pereira Forjaz. [Lisboa]. Palácio do Governo, 29/04/1819. *Junta do Comércio*. Maço 64, Caixa 209, fls. 01-03.

CONDIÇÕES que S. A. R. manda impreterivelmente observar em todos os Portos para maior facilidade dos Navios que navegarem para a Europa. João Joaquim da Silva Freitas. [Rio de Janeiro], 21/11/1809. *Junta do Comércio*. Maço 64, Caixa 209, fls. 04-07. [Acompanha carta de encaminhamento].

PARECER sobre a petição do Deputado Jacinto Fernandes Bandeira sobre a organização dos comboios entre Portugal e Brasil, solicitando a época da sua saída seja inalterável para que os negociantes possam regular as suas compras e encomendas de fazendas em tempo

competente e não se transtornarem as especulações projetadas sobre compras de efeitos no Brasil. [Lisboa], [s/d]. *Junta do Comércio*. Maço 63, Caixa 206, fls. 07-13.

Arquivo Público do Estado de São Paulo (AESP)

LISTAS Nominativas dos Habitantes (*Maços de População*) da cidade de São Paulo (1808 – 1822) – Microfilmes 042, 043 e 044.

LISTAS Nominativas dos Habitantes (*Maços de População*) da vila de Santos (1798-1821) – Microfilmes 075 e 076.

LISTAS Nominativas dos Habitantes (*Maços de População*) da vila de São Sebastião (1798-1808) – Microfilmes 184, 185 e 186.

LISTAS Nominativas dos Habitantes (*Maços de População*) da vila de Ubatuba (1798-1807) – Microfilmes 214, 215 e 216.

LISTAS Nominativas dos Habitantes (*Maços de População*) da vila de Paranaguá (1808-1817) – Microfilmes 72 e 73.

MILITARES, governadores da praça de Santos (1722-1819). Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-78.

MILITARES, governadores da praça de Santos (1722-1819). Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-80

MILITARES, governadores da praça de Santos (1722-1819). Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: 18-3-90.

MILITARES, Governadores da praça de Santos (1722-1816).Caixa 18 – Ordem 248, Loc.: L8-3-91

MILITARES e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819). Caixa 23 – Ordem 255, Loc.: 23-2-104.

MILITARES e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819). Caixa 23 – Ordem 255, Loc.: 23-2-106.

MILITARES e capitães-mores de São Sebastião e Vila Bela (1721-1819). Caixa 23 – Ordem 255, Loc.: 23-2-114.

PASSAPORTES e Requerimentos (1808-1817). Caixa 78 – Ordem 320.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-16.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-34.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-36.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821). Caixa 79A – Ordem 322, Loc.: 79-1-64.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-64B.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-108.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-167.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). *Mappa da importação e exportação do porto de Santos de 1819*. Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: 79-1-170.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819).Caixa 79 – Ordem 321, Loc.: L8-3-9179-1-64E.

PASSAPORTES, Requerimentos, entradas e saídas de embarcações e exportações (1820-1821). Caixa 79 – Ordem 322.

PASSAPORTES, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821). Caixa 79A – Ordem 322, Loc.: 79-1-64.

REGISTRO de Ofícios para Estradas no Governo do General João Carlos Augusto de Oeynhausén e Governo Provisório (1820-1822).Caixa 55 – Ordem 413, Livro 154: livro de registro de ofícios para a 5ª e 6ª estrada, fls. 131-132.

MINISTÉRIO da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822).Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12, Livro 166.

MINISTÉRIO da Marinha: cartas régias e provisões. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12A, Livro 166.

MINISTÉRIO da Marinha: cartas régias e provisões. Caixa 61 – Ordem 419.Documento 12B, Livro 166.

MINISTÉRIO da Marinha: cartas régias e provisões. *Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*.Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12C, Livro 166.

MINISTÉRIO da Marinha: cartas régias e provisões. *Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*.Caixa 61 – Ordem 419. Documento 28. Livro 166.

MESTRES de embarcações, passaportes, intendência de Cuiabá (1771-1822). *Livro de registro dos termos que assinam os mestres e donos das embarcações portuguesas que saem dos portos desta Capitania*. Caixa 84 – Ordem 442.

Biblioteca Nacional (Portugal)

CARTA de Frei Gaspar da Madre de Deus para Bernardo José de Lorena, sobre administração da capitania de São Paulo, estado do porto de Santos, notícias históricas, etc. Mosteiro de São Bento de Santos. 06.03.1792. *Collecção Pombalina*. PBA 643, Cota F. 1632 (1), fl. 330-347.

AVISO (circular) de D. Domingos Antônio de Sousa Coutinho, em nome do Príncipe Regente, em consequência da invasão francesa, para que todos os navios portugueses, que se acharem nos portos da Ásia de torna viagem para o reino, se dirijam para o Brasil. Londres, 27.02.1808. *Collecção Pombalina*. PBA 642, Cota F. 1631 (1), fls. 663-667.

OFÍCIO de D. Domingos Antônio de Souza Coutinho ao Conde de Sarzedas, acerca da invasão francesa e atitude do governo inglês. Com um *post scriptum* secretíssimo, em que noticia estar revogada por S. M. Britânica a capitulação da Madeira, desaprovando o insulto do artigo 2º da mesma. Londres, 28/02/1808. *Collecção Pombalina*. PBA 642, Cota F. 1631 (1), fl. 668.

Fundação Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)

ABAIXO-ASSINADO dos comerciantes ingleses tratando das causas pelas quais eles se sentem prejudicados. Rio de Janeiro. 05/10/1808. *Coleção Linhares*. Loc.: I-29, 20, 1, n.º 88.

EXPOSIÇÃO minuciosa feita por Antônio José da Franca e Horta, governador e capitão-general da capitania de S. Paulo ao seu sucessor, o Marquês de Alegrete, sobre o estado dos Negócios concernentes à administração e governo da mesma capitania de S. Paulo. 10/1811. *Seção de Manuscritos* Loc.: I-28, 29, 9, 26 fls.

CARTA de Percy Clinton Sidney Smyth, Lord Strangford ao marquês Aguiar tratando da quebra dos compromissos da Companhia do Vinho do Porto, baseado no Tratado de Comércio de 1810, remetendo alguns endereços do Parlamento Britânico (...). 22/11/1814. *Coleção Linhares*. Loc.: I-29, 17, 14 n.º 6ª.

REPRESENTAÇÃO do Corpo do Comércio da Bahia, pedindo ao príncipe regente que os estrangeiros se não estabeleçam com casas de negócios nos Domínios do Brasil para os não prejudicar. [s. l.].1808. *Coleção Linhares*. Loc.: I-31, 28, 26.

REQUERIMENTO encaminhado por Antônio José da Franca e Horta, fidalgo da Casa Real, ao Ministério do Império solicitando certidão de batismo. 1789. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0832,015 n.º001.

REQUERIMENTO encaminhado por Bento Thomaz Vianna ao Ministério do Império, solicitando consulta ao Conselho da Fazenda a respeito de sua nomeação como Juiz da Alfândega da vila de Santos, e mercê da Ordem de Cristo. 1813-1817. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0264, 003.

REQUERIMENTO encaminhado por Cipriano da Silva Proost (capitão da Fortaleza de Castro da Barra de Santos) ao Ministério do Império, solicitando a mercê de cavaleiro da Imperial Ordem do Cruzeiro do Sul, e do Hábito da Ordem de Cristo. 1824-1828. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0654, 020.

REQUERIMENTO encaminhado por Gertrudes Maria de Jesus ao Ministério do Império, solicitando dispensa do lapso do tempo, a fim de poder confirmar uma sesmaria em São Paulo. 1820-1821. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0816, 003.

REQUERIMENTO encaminhado por João Jacomo de Baumann ao Ministério do Império, solicitando licença para transitar da Ordem de São Bento de Aviz para a Ordem da Rosa. 1829. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 n.º 003.

REQUERIMENTO encaminhado por João Carlos de Baumann, Maria Carlota Baumann e Leonor Carlota Baumann ao Ministério do Império, solicitando providências para que possam receber a metade da tença que lhes compete, pelo falecimento de seu pai marechal João Jacomo de Baumann. 1840. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 n.º 001-003.

REQUERIMENTO encaminhado por João Jacomo de Baumann (brigadeiro, ajudante de ordens do governo de São Paulo) ao Ministério do Império solicitando como sesmaria, uma légua de terras em Parahibuna, para aumentar sua lavoura. 1823. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0839, 016 n.º 001.

REQUERIMENTOS encaminhados por João José da Silva Costa (capitão-mor da vila de São Sebastião) ao Ministério do Império, solicitando mercê do hábito da Ordem de Cristo e certidão atestando ter exercido os cargos de juiz ordinário e de juiz de órfãos. 1808-1814. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0281, 004.

REQUERIMENTO encaminhado por Luiz Perigal ao Ministério do Império. 1810, 1831-1833. *Coleção Documentos Biográficos*, C-547, 020 n.º 001-002.

REQUERIMENTO encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (fidalgo da Casa Real e secretário do governo de São Paulo) ao Ministério do Império solicitando prorrogação de sua licença por mais dois meses, com vencimentos. 1818. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 n.º 003.

REQUERIMENTO encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (comendador) ao Ministério do Império, solicitando que lhe sejam pagos os ordenados vencidos, durante o tempo da suspensão do seu cargo de secretário de São Paulo. 1824-1825. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0445, 015 n.º 008.

REQUERIMENTO encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (bacharel, desembargador da Relação de Pernambuco) ao Ministério do Império, solicitando aposentadoria, com ordenado por inteiro. 1831-1834. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 n.º 009.

REQUERIMENTO encaminhado por Manuel da Cunha de Azeredo Coutinho Sousa Chichorro (coronel de milícias, fidalgo cavaleiro da Casa Real) ao Ministério do Império solicitando o título de visconde de Jundiaí, ou visconde de Paraibuna, com sobrevivência para seu filho tenente João Maria de Souza Chichorro e Lima, aposentadoria do cargo de secretário

do governo de Pernambuco com ordenado de 600\$000, o exercício de moço fidalgo no Paço Imperial, para si e seu filho, e licença para que seu filho João Maria de Souza Chichorro e Lima case com Carlota Leonor de Baumann. 1818-1823. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0554, 018 n.º 006.

REQUERIMENTO encaminhado por Manuel Guerner ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; e uma comenda da Ordem de Cristo. [s/d]. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0766, 033, n.º 003.

REQUERIMENTOS encaminhados por Thomaz da Rocha Pinto (negociante do Porto) ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; pede ser promovido do lugar do Monsenhor da Capela Real. 1811-1812. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0612, 003, n.º 001-003.

REQUERIMENTO encaminhado por Venâncio Antônio da Rosa ao Ministério do Império, solicitando Habito do Cruzeiro; Habito de Cristo; Comenda de Cristo; pede nomeação para guarda roupa Imperial. 1827-1841. *Coleção Documentos Biográficos*, C-0073, 003 n.º001.

Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco – Arquivo Histórico Ultramarino

Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1644-1830) – catálogo 1

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 532

1788, Março, 17, Santos

OFÍCIO do Juiz de Fora da praça de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Mello Castro sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse a sua viagem para Lisboa; do aumento da produção da cultura do café, e da necessidade de expandir esta vila para melhor se fazer a arrecadação dos produtos comercializados para a Fazenda Real.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 557

1791, Abril, 28, São Paulo

CARTA dos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha [D. Maria I], solicitando a permanência por mais um triênio do conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 568

1792, Fevereiro, 15, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, enviando os mapas da carga que transporta a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 12, D. 581

1793, Março, 06, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello

e Castro, sobre o envio do mapa da carga que transporta a corveta Nossa Senhora do Carmo e São José.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 12, D. 605

1795, Julho, 02, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Senhor da Cana Verde, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 14, D. 683

1797, Agosto, 17, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, que vai da vila e praça de Santos para a Corte.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 14, D. 685

1797, Outubro, 20, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio do mapa de carga do bergantim Alegria, que segue viagem para Lisboa, de que é José Lopes de Gouveia.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 823

1801, Fevereiro, 4, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando o mapa da carga da cruzeta Santíssimo Sacramento que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, D. 885

1801, Outubro, 13, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio do mapa da carga do bergantim Grão Penedo que partiu do porto de Santos, fazendo escala no Rio de Janeiro, com destino a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 812

1801, Janeiro, 19, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, informando que não pode impedir que a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio siga diretamente ao reino, sem levar mercadorias.

AHU_ACL_CU023, Cx. 17, D. 836

1801, Março, 29, vila de Taubaté

CARTA dos oficiais da Câmara da vila de Taubaté ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel Mello Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, D. 838**1801, Abril, 11, vila de Cunha**

CARTA dos oficiais da Câmara da vila de Cunha ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, cx. 17, D. 842**1801, Abril, 18, vila de São Sebastião**

CARTA dos oficiais da câmara da vila de São Sebastião ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 946**1803, Fevereiro, 16, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, enviando o mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, que partiu do porto de Santos com destino à Corte.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 947**1803, Fevereiro, 19, São Paulo**

OFÍCIO (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dando conta, em conformidade com as ordens do destinatário e das suas Instruções, do que vinha fazendo na capitania, em prol do comércio, da lavoura, sobretudo a do anil, e a do algodão, do milho, feijão etc. Diz julgar que uma das melhores formas de incentivar a agricultura é promover a exportação dos gêneros, instituindo-se um comércio direto com as praças de Lisboa e Porto. Alude também à epidemia das bexigas e à possibilidade de se trazerem casais ilhéus para povoarem a costa de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 955**1803, Março, 16, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio pela corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é capitão Sabino José da Silva, do mapa da carga que partiu do porto de Santos para a cidade de Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, D. 979**1803, Junho, 25, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da Galera Astrea, que partiu do porto de Santos em direção a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, D. 980**1803, Junho, 26, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre se estabelecer uma linha de comércio

entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 21, D. 993

1803, Agosto, 13, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias consumidas no continente americano e comunicando o falecimento do sargento-mor da Brigada de Cavalaria e comandante da Legião dos Voluntários Reais, Joaquim José de Macedo Leite.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1044

1804, Abril, 16, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1051

1804, Junho, 27, Paço

MANDADO (cópia) do Conselho Ultramarino, ordenando que se consulte sobre o restabelecimento da cultura de anil e algodão na capitania de São Paulo e dos demais gêneros como a farinha, feijão e milho, e a forma como deve ser feito o comércio entre esta capitania e a metrópole.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1081

1804, Outubro, 26, Lisboa

CARTA do ex-governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao príncipe regente [D. João] sobre a resposta as várias acusações anônimas contra o seu governo referentes: as negociações de gado em Mato Grosso e extravio de verba do cofre dos Órfãos de Itu, feitas pelo sargento mor comandante da Brigada de Artilharia da cidade de São Paulo, Tomás da Costa Correia Rebelo e Silva; a proibição da saída de gêneros de São Sebastião e Ubatuba para outros portos que não o de Santos, e as desavenças de fronteiras entre os comandantes de terras e vigários.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1104

1805, Janeiro, 16, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do bergantim Desejada Paz, que partiu de Santos com destino ao Porto.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1118

1805, Março, 07, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio dos mapas da carga de duas galeras a saber: galera Astreia, de que é capitão Vicente José de Macedo, e do bergantim

Pastor, de que é capitão Manuel José da Rocha, que partiram do porto de Santos em direção à Corte e à vila da Figueira.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1126

1805, Março, 13, São Paulo

RELAÇÃO de ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Mentor, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos, que partiu do porto de Santos com destino a cidade do Porto.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, D. 1151

1805, Maio, 02, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, de que é mestre José Luís Pereira, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, D. 1168

1805, Maio, 20, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Princesa da Beira que partiu da praça de Santos com destino a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 26, D. 1202

1805, Novembro, 04, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Boa Passagem, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1231

1806, Março, 4, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da Galera Carlota, de que é mestre José de Almeida e Silva, que partiu da vila e praça de Santos com destino a Corte.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1237

1806, Abril, 21, São Paulo

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Conceição Minerva, de que é capitão Francisco de Sales Silva, que partiu do porto de Santos com destino a Corte.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1257**1806, Junho, 28, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Correta Vitória que, partiu de Santos para a Corte.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, D. 1281**1806, Dezembro, 15, São Paulo**

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente [D. João], dando seu parecer sobre a conta que os oficiais da Câmara da vila de Paranaguá fizeram contra a medida tomada de seu governo que os obriga a conduzir suas mercadorias somente ao porto de Santos para dali terem saída.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, D. 1288**1806, Dezembro, 23, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do bergantim São José Deligente.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1322**1807, Junho, 08, São Paulo**

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao príncipe regente D. João sobre os motivos pelos quais determinou que o transporte dos gêneros comercializados com a Corte fossem primeiro comercializados no porto da vila de Santos.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1362**1810, Julho, 22, São Paulo**

OFÍCIO do secretário do governo de São Paulo, Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro, ao oficial-mor José Joaquim da Silva Freitas, informando que enviou a letra segura sacada para Joaquim Roberto de Carvalho.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1364**1811, Fevereiro, 9, São Paulo**

OFÍCIO do secretário do governo de São Paulo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro ao oficial-mor Jose Joaquim da Silva Freitas, informando que enviou a letra segura do negociante inglês Luís Perigal, referente às embarcações que sairão dos portos da vila de Santos, São Sebastião e Paranaguá; propõe que os novos passaportes enviados para esta capitania não levem impresso o nome do governador, porque com a mudança de governo não haverá prejuízos sobre os estes passaportes.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1365**1811, Agosto, 21, São Paulo**

OFÍCIO do secretário do governo de São Paulo Manuel da Cunha Azeredo Coutinho Chichorro ao oficial-mor Jose Joaquim da Silva Freitas, informando que entregou ao coronel José Vaz de Carvalho a quantia referente ao produto das embarcações que saíram deste porto.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1367**1813, Maio, 18, Lisboa**

PASSAPORTE do inspetor geral de Milícias D. Miguel Forjas Coutinho, autorizando o bergantim Santo Antônio, o Firme, de que é mestre Francisco Antônio de Oliveira, para passar da cidade do Porto para a cidade de Santos, com escala na ida pelas Ilhas de Cabo Verde e alguns portos do Brasil.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1368**1813, Agosto, 12, Lisboa**

PASSAPORTE do inspetor geral de Milícias D. Miguel Pereira Forjas Coutinho autorizando o bergantim Loreto de que é mestre Manuel Gonçalves Maia, para passar da cidade do Porto para a cidade de Santos com escala pelo Rio de Janeiro.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1369**1814, Maio, 28, São Paulo**

PASSAPORTE do governador e capitão general de São Paulo marquês de Alegrete Luís Teles da Silva Caminha e Meneses, autorizando o bergantim França, de quem é mestre Joaquim Rodrigues, para passar do porto de Santos para a Ilha de Polopinang.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1370**1815, Julho, 18, Lisboa**

PASSAPORTE do inspetor geral de Milícias D. Miguel Pereira Forjas Coutinho autorizando o bergantim Loreto, de que é mestre Manuel Gonçalves Maia, para passar da cidade do Porto para a cidade de Santos.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1371**1817, Fevereiro, 20, vila de Paranaguá**

PASSAPORTE do governador e capitão general de São Paulo, conde de Palma D. Francisco de Assis Mascarenhas autorizando o bergantim São Joaquim de que é mestre José Luís Gomes, para passar do porto da vila de Paranaguá para Viana de Castelo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1375**1819, Dezembro, 9, Lisboa**

PASSAPORTE do inspetor geral de Milícias D. Miguel Pereira Forjas Coutinho autorizando o bergantim Conde de Palmela de que é comandante o 1º tenente Honorário da Armada Real Antônio Joaquim e Senhorio Antônio de Almeida para passar do porto da cidade de Lisboa para as Ilhas Canárias e, dali para o porto de Santos.

Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo (1618-1823) – Mendes Gouveia – catálogo 2

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3209**1788, Agosto, 2, São Paulo**

OFÍCIO do (governador e capitão general da capitania de São Paulo), Bernardo José Maria de Lorena (e Silveira), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Mello e Castro, remetendo uma representação dos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo, na qual, entre outras coisas, se exaltam as qualidades do juiz de fora de Santos, bacharel José Antônio Apolinário da Silveira.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3215**1788, Outubro, 20, São Paulo**

OFÍCIO n.º 3 do (governador e capitão general da capitania de São Paulo) Bernardo José de Lorena (e Silveira), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Mello e Castro, no qual informa nada constar sobre contrabando e roubos naquela capitania. No entanto, tem tomado as providências necessárias, tanto no posto de Santos como nas estradas que se dirigem a outras capitanias, a fim de evitar tais abusos.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D.3240**[ant. 1789, Maio, 18]**

REQUERIMENTO do juiz de fora da vila de Santos, bacharel Sebastião Luís Tinoco da Silva a (D. Maria I), dizendo que, pela certidão junta, consta que a Rainha proveu o seu antecessor, simultaneamente, nos cargos de juiz de fora de Santos e juiz da Alfândega da mesma vila. Pede, pois, lhe seja concedida a mesma graça.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3256**1789, Setembro, 06, Santos**

CARTA do Juiz de Fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Mello e Castro, remetendo o mapa da carga do navio Santos Mártires que de Santos partiu para o Reino com gêneros da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 40, D. 3309**1791, Abril, 20, São Paulo**

CARTA do ouvidor da comarca de São Paulo, Caetano Luís de Barros Monteiro a (D. Maria I) dizendo que tirou residência ao bacharel José Antônio Apolinário da Silveira do tempo que serviu como juiz de fora na vila de Santos, e concluiu que, pelo seu talento e vida exemplar, era digno de continuar ao serviço.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3370**1794, Maio, 22, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, no qual participa o envio do mapa da carga transportada da vila de Santos para Lisboa, pela sumaca Nossa Senhora da Vitória, de que era mestre João Pedro Viegas.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3375**1794, Julho, 8, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, participando o envio de um mapa da carga que, da praça de Santos para a cidade de Lisboa transportou o navio Invencível, do qual era mestre Antônio José Rodrigues.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3389**[ant. 1794, Novembro, 21, São Paulo]**

OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, participando o envio do mapa da carga que transportou de Santos para Lisboa o navio Santos Mártires, Triunfo do Mar de que era mestre Antônio Luís Piedade.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 45, D. 3536**1798, Julho, 8, Itu**

REPRESENTAÇÃO dos moradores da Vila de Itu, da capitania de São Paulo, a (D. Maria I), em que expõem os vexames que têm sofrido por causa do procedimento do (governador e capitão) general desta capitania, Antônio Manuel de Mello (Castro e Mendonça) que é movido pela ambição. Queixam-se de que esse governador não parecia querer mais do que destruir a capitania, especialmente a referida vila, não permitindo o comércio de açúcar, para a Corte e para o Rio de Janeiro, e tanto ele como o ajudante de ordens, Tomás da Costa Correia (Rebello e Silva), apenas franquearam o porto de Santos, aos barcos que vinham por sua conta. Monopolizava os viveres necessários para o sustento dos ditos moradores e, no que respeita ao sal, apenas distribuía pelo povo uma quantidade tão pequena, que nem chegava para um décimo da população. O que sucede com o sal, sucedia com os outros gêneros, que eram apanhados, para se obrigar as pessoas a pagarem por eles preços exorbitantes.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3544**1798, Agosto, 27, Palácio de Queluz**

AVISO do (ministro e secretário do Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao (presidente do Conselho Ultramarino) ao conde de Resende (D. Antônio José de Castro), dizendo que por ordem do (Príncipe Regente D. João), mandou remeter ao Conselho a representação da Câmara da vila de São Sebastião da capitania de São Paulo, para que, ouvido o parecer do vice-rei do Brasil (Luiz de Vasconcelos e Sousa) e o do governador e capitão general da dita capitania (Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça), diga o que lhe oferece.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3548**[ant. 1798, Setembro, 6]**

REPRESENTAÇÃO (cópia da) dos habitantes da capitania de São Paulo a (D. Maria I), informando que se sentem bastante desolados com o feitio (do governador e capitão) general (da capitania de São Paulo), Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, pois que desde que veio para esta capitania só tem praticado os piores disparates, assim como o seu (ajudante de ordens, Tomás da Costa Correia Rebello e Silva). O ajudante de ordens é sócio do governador nos vários negócios, de açúcar, sal, animais, algodão e mantimentos, por isso os artigos dos comerciantes não tem saída. Apesar da tropa de milícias já existentes na capitania, o governador criou cinco regimentos, os quais acarretam despesas desnecessárias. Os seus amigos são todos criaturas de má espécie. Em consequência das cretinices do dito governador e do ajudante de ordens, o capitão mor Manuel da Silva Reis morreu de desgosto; o capitão mor de Jacareí, dizem que também morreu pelo mesmo motivo; o capitão mor de Taubaté encontra-se doente e o de Atibaia e Jundiá pediram demissão. O povo da capitania (de São Paulo) diz que já são umas poucas representações que apresentam à Rainha sobre o mesmo assunto e, rogam que se compadeça do povo, que já não pode suportar mais tal viver.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3594**1798, Outubro, 29, Lisboa**

OFÍCIO (minuta do) para o governador e (capitão general da capitania) de São Paulo (Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça), informando-o de que, à Corte, chegaram notícias queixando-se da sua conduta. Por isso, adverte-o de que, se não mudar de procedimento, dará conhecimento do fato a (D. Maria I).

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 49, D. 3870**1801, Fevereiro, 4, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que remeta o mapa da carga da corveta Santíssimo Sacramento – de que é mestre João Batista Ferraro, saída de Santos para Lisboa, com escala pelo Rio de Janeiro.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 55, D. 4154**1804, Abril, 16, São Paulo**

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, enviando-lhe o mapa de carga que leva a galera Alegria Constante, de que é mestre, Antônio José de Sousa da vila e praça de Santos para a Corte, com escala por Pernambuco.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 56, D. 4280**1804, Dezembro, 30, São Paulo**

OFÍCIO nº. 3 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo que envia o mapa da carga que do porto de Santos conduz para Lisboa a corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é mestre Sabino José da Silva

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4648**[ant. 1807, Fevereiro, 21]**

REQUERIMENTO do governador nomeado para a capitania de São Paulo, Manuel Pais de Sande de Castro, por seu procurador Pedro Loreda, ao Príncipe Regente D. João, pedindo que lhe mande passar provisão para vencer, desde o dia de embarque, o ordenado do posto de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 61, D. 4656**1807, Março, 9, São Paulo**

OFÍCIO nº. 8 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que lhe enviava, juntamente o mapa da carga que, naquela altura, conduzia da vila e praça de Santos para a Figueira da Foz o bergantim Espardate do qual era mestre Manuel Gomes Flores.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4657**1807, Março, 19, São Paulo**

OFÍCIO nº. 9 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela ocasião, conduzia do porto de Santos para a Corte o brigue Lobos Unidos, de que era mestre Manuel Antônio de Jesus.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4659**1807, Março, 16, São Paulo**

OFÍCIO n.º 10 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, do porto de Santos para a Corte, conduzia, o navio Indiano, de que era mestre Veríssimo Fernandes.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4670**1807, Março, 18, São Paulo**

OFÍCIO n.º 11 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava do porto de Santos para a Corte, o bergantim São José Júpiter de que era mestre Custódio da Silva Ribeiro.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 62, D. 4725**1807, Junho, 6, São Paulo**

OFÍCIO n.º 12 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe, que juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela altura, conduzia do porto de Santos para a Corte, o bergantim Princesa do Brasil de que era mestre Francisco de Sousa Pereira.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 62, D. 4685**[ant. 1807, Novembro, 14]**

REQUERIMENTO de Ventura Anacleto de Brito, Mestre do bergantim Princesa do Brasil de que é proprietário Antônio José de Sousa, pedindo ao Príncipe Regente D. João que mande passar passaporte, a fim da referida embarcação poder seguir viagem da cidade de Lisboa para a Bahia.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 62, D. 4697**1807, Maio, 8, Lisboa**

INFORMAÇÃO de Francisco Soares de Araújo e Silva, esclarecendo que, na Secretaria da Junta Real do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, assinara termo de juramento Bento José da Cunha Viena – procurador de Tomás da Rocha Pinto e Filhos -, declarando ser interessado e caixa da galera Desejada Paz de que é mestre, Bento José de Almeida.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4781**1807, Julho, 31, Lisboa**

INFORMAÇÃO de Francisco Soares de Araújo e Silva esclarecendo que, na Secretaria da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, Francisco Antônio Durão procurador de João Alves Pereira da Silva – assinara termo de juramento declarando que Domingos José Antunes Guimarães e Gabriel da Costa Carvalho são proprietários do bergantim Deligente, de que é mestre, José de Sousa Azevedo, tendo apresentado o último passaporte, foi-lhe devolvido.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4803**[ant. 1807, Setembro, 1]**

REQUERIMENTO de Veríssimo Fernandes, mestre do navio Indiano de que é proprietário o sargento-mor João Rodrigues Pereira de Almeida, ao Príncipe Regente D. João pedindo que mande passar passaporte a fim da referida embarcação também poder seguir viagem da cidade de Lisboa para Santos, e dali para o Rio de Janeiro. O requerimento pede também que seja passada portaria pela qual se autorize a referida embarcação passar as torres da mesma cidade.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4821**1807, Outubro, 19, Lisboa**

OFÍCIO de Pedro Duarte da Silva, dizendo que visitou os navios: Lobos Unidos de que é mestre Joaquim Pantaleão Pereira, vindo de Santos; São Manuel Careta (sic) de que é capitão Manuel Franco, vindo da Bahia; Ceres de que é capitão Joaquim Valério de Paiva, vindo do Maranhão. Diz também que ao primeiro destes navios viajava o negociante Manuel Nunes Barbosa que vinha recomendado a José Joaquim Lobo Pestana.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4829**1807, Novembro, 3, Lisboa**

PARECER do Conselho Ultramarino segundo a qual era digna de ser levada à presença do Príncipe Regente D. João à representação dos oficiais da Câmara da vila de Santos em que se expõem os fatos repreensíveis da Junta da Fazenda da capitania de São Paulo em relação à referida Câmara. Diz ainda o Conselho Ultramarino que estas, representando o congresso do povo, constituem um corpo de magistrados municipais que merecem respeito e consideração a que a junta faltou, e por isso, era de opinião que ela devia passar cópias das ordens expedidas pelo Real Erário.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4871**1809, Novembro, 20, Palácio de Santo Cruz**

PASSAPORTE passado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, conde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior para que da vila de Santos faça viagem para a cidade do Porto a galera Desejada Paz de que é mestre Bento José de Almeida e proprietário o coronel José Antônio Vieira de Carvalho.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4872**1810, Janeiro, 10, Porto**

REQUERIMENTO de Manuel José Teixeira, mestre da corveta Vitória de que são proprietários Isidoro Nicolau de Brito e Francisco Antônio de Sousa ao Príncipe Regente D. João pedindo que mande passar passaporte para poder seguir viagem da cidade do Porto para a vila de Santos, com escala pelo Rio de Janeiro.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4878**1810, Dezembro, 14, Porto**

PASSAPORTE passado pelo governador e capitão general Antônio José da Franca e Horta para que da vila de Santos faça viagem para a cidade do Porto a galera Desejada Paz, de que é mestre Bento José de Almeida e senhorio, o coronel José Antônio Vieira de Carvalho.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4880**1811, Maio, 24, São Paulo**

PASSAPORTE passado pelo secretário de governo do Reino de Portugal das Repartições da Guerra e da Marinha, marechal de campo dos Exércitos Reais, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, que da cidade do Porto faça viagem para Santos, com escala pelo Rio de Janeiro, e regresse à dita cidade a galera Desejada Paz, de que é mestre Bento José de Almeida e proprietário Amaro Velho da Silva.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4898**1814, Abril, 29, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses para que da cidade do Porto faça viagem para o porto de Santos e regresse à dita cidade, o bergantim Estrela do Norte, de que é mestre Bento José de Almeida e proprietários Tomás da Rocha Pinto e Filhos.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4899**1814, Agosto, 17, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para Santos, com escala pelas Ilhas dos Açores e regresse à mesma cidade, a escuna Inocência, de que é mestre Antônio José Ferreira e proprietários e caixa Antônio da Silva Monteiro e Companhia.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4900**1814, Setembro, 19, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade de Lisboa faça viagem para as Ilhas de Cabo Verde e destas para Santos com regresso à mesma cidade, a galera Conceição e Esperança, de que é mestre Agostinho José de Carvalho e proprietários Luiz Antônio de Carvalho.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4901**1814, Dezembro, 10, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade de Lisboa faça viagem para as Ilhas Canárias e destas para Santos com regresso à dita cidade, o bergantim Conde de Palmela de que é mestre Manuel Antônio Alves de Paiva e proprietário João Antônio de Almeida.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4902**1815, Abril, 06, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para o porto de Santos e regresse à dita cidade, o bergantim Estrela do Norte, de que é mestre Bento José de Almeida e proprietários Tomás da Rocha Pinto e Filhos.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4903**1815, Maio, 26, Lisboa**

INFORMAÇÃO do Secretário da Junta Real do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação José Acúrcio das Neves, esclarecendo que na Secretaria dessa Junta Manuel Luís Estrela assinou termo de juramento declarando ser mestre do bergantim Oliveira de que são proprietários João da Silva Oliveira e Domingos José Antônio Rebelo.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4904**1815, Julho, 4, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para Santos e regresse à mesma cidade ou à de Lisboa, a galera Tentação de que é mestre João de Sousa Pereira e proprietários Cristóvão e Manuel Guerner.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 63, D. 4906**1815, Outubro, 3, Lisboa**

INFORMAÇÃO do Secretário da Junta Real de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação José Acúrcio das Neves esclarecendo que Joaquim Rodrigues assinara termo de juramento pelo qual declara ser mestre do bergantim Fiança, de que é proprietário Simão da Rocha Loureiro.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4907**1815, Outubro, 30, Rio de Janeiro**

OFÍCIO de Pedro Duarte da Silva dizendo que por ordem do Príncipe Regente D. João fez a “visita do Ouro” ao brigue Conde de Palmela, cujo capitão era Manuel Antônio Alves de Paiva.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4910**1816, Abril, 2, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para Santos, com escala por Figueira da Foz e Rio de Janeiro, e regresse à mesma cidade, o bergantim Estrela do Norte, de que é mestre José Pereira Salazar e proprietários Tomás da Rocha Pinto e Filhos.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4911**[ant. 1816, Julho, 19]**

PEDIDO DE PASSAPORTE para o navio Conde de Cavaleiros de que é mestre João de Sousa Pereira seguir viagem da cidade do Porto para Santos regressar à mesma cidade ou à de Lisboa.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4912**1816, Setembro, 26, Rio de Lisboa**

OFÍCIO de Pedro Duarte da Silva dizendo que em cumprimento das ordens do Príncipe Regente D. João fez a “visita do Ouro” ao bergantim Conde de Palmela que era capitaneado por Manuel Antônio Alves de Paiva.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4914**1817, Agosto, 5, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para Santos, com escala pelo Rio de Janeiro, e regresse aos portos de Portugal, o bergantim Loreto de que é mestre José Inácio Pinto e proprietários João Lopes Guimarães e Companhia.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4915**1817, Setembro, 4, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para Santos com regresso à mesma cidade ou à de Lisboa a galera Conde de Cavaleiros de que é mestre João de Sousa Pereira e proprietários Cristóvão e Manuel Guerner.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4918**1818, Abril, 23, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto Jacó viaje para Santos com escala pelo Rio de Janeiro, e regresse à dita cidade o bergantim Estrela do Norte de que é mestre Bento José de Almeida e proprietários Tomás da Rocha Pinto e Filhos.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4919**1818, Junho, 30, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagem para as Ilhas de Cabo Verde, e destas para Santos com escala pelo Rio de Janeiro, e regresse à mesma cidade, o bergantim Viajante, de que é mestre Lino de Sousa Pereira e proprietários Cristóvão e Manuel Guerner.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4920**1817, Julho, 15, Lisboa**

CERTIDÃO (traslado da) contador dos navios pela Junta Real do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, Rodrigo José Franco, declarando que a galera Conceição e Esperança de que é capitão Agostinho José de Carvalho foi carregada com duzentas e onze caixas de açúcar.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4921**1818, Outubro, 28, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto faça viagens para Santos com escala pela Ilha de Maio e regresse a dita cidade, a galera Conde de Cavaleiros, de que é mestre João de Sousa Pereira e proprietários Cristóvão e Manuel Guerner.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4923**1818, Novembro, 17, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade de Lisboa faça viagem para as Ilhas Canárias e destas para o porto de Santos, voltando à dita cidade o bergantim Conde de Palmela de que é comandante o tenente honorário da Armada Real Antônio Joaquim e proprietário João Antônio de Almeida.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4925**1819, Novembro, 17, São Sebastião**

PASSAPORTE passado pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo João Carlos Augusto de Oeyhausen Gravenburg para que da vila de São Sebastião faça viagem para a cidade de Lisboa com escala pela vila de Santos e Ilhas da Madeira e Flores a escuna Bom Conceito de que é mestre Narciso Xavier de Brum e proprietários Tomé de Castro e Gertrudes Mariana.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4926**1819, Novembro, 19, Lisboa**

INFORMAÇÃO do secretário da Junta Real do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, José Acúrcio das Neves esclarecendo que Bento José da Cunha Viana declarara que Cristóvão e Manuel Guerner são os proprietários da galera Tentação que tem por mestre Manuel Gonçalves Maia. Das declarações prestadas, assinara termo de juramento na Secretaria da referida Junta.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4928**1820, Agosto, 26, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário dos Negócios da Marinha, Estrangeiros e da Guerra, tenente-general dos Exércitos Reais D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Barreto de Sá e Rezende de Magalhães e Meneses, para que da cidade do Porto, faça viagem para Santos e regresse à dita cidade, a galera Conde de Cavaleiros, de que é Mestre João de Sousa Pereira, e proprietários, Cristóvão e Manuel Guerner.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4929**1820, Dezembro, 15, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário do Governo da Repartição da Guerra e Marinha, tenente-general dos Exércitos Reais, Matias José Dias Azevedo, para que da cidade de Lisboa, faça viagem para Santos, com escala pelas Ilhas Canárias, com regresso á mesma cidade, o bergantim Conde de Palmela de que é comandante o tenente honorário da Armada Real, Antônio Joaquim e proprietário Antônio João de Almeida.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4930**1821, Janeiro, 3, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Secretário do Governo da Repartição da Guerra e Marinha, tenente-general dos Exércitos Reais, Matias José Dias Azevedo, para que da cidade de Lisboa, faça viagem para as Ilhas de Cabo Verde, Cacheu e Maranhão e volte à mesma cidade o bergantim Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio, de que é mestre Luís de Almeida e proprietário Manuel Rodrigues de Aguiar.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4937**1822, Julho, 22, Lisboa**

PASSAPORTE passado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha vice-almirante da Armada Nacional e Real Inácio da Costa Quintela, para que da cidade de Lisboa faça viagem para Santos, com escala pelas Ilhas Canárias, com regresso à mesma cidade, o bergantim Conde Palmela, de que é mestre Manuel José de Paiva e proprietário João Antônio de Almeida.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 64, D. 4938**[post. 1822, Julho, 23, Lisboa]**

REQUERIMENTO de Candido José de Moraes, como procurador de Cristóvão, Manuel Guerner e Companhia, proprietários da galera Conde de Cavaleiros de que é mestre João de Sousa Pereira, pedindo a D. João VI, que mande passar passaporte, a fim da referida embarcação poder seguir viagem da cidade do Porto para a vila de Santos, com escala pelo Rio de Janeiro.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 65, D. 5008**[s.d.]**

INFORMAÇÃO acerca das instruções dadas ao (governador e capitão general da capitania de São Paulo), Bernardo (José Maria) de Lorena e (Silveira) que constam das cópias juntas.

Bibliografia

ABREU, J. Capistrano de. *Capítulos de história colonial: 1500-1800*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu; F. Briguiet & Cia., 1934.

AGUIAR, Manuel Pinto de. *A abertura dos portos: Cairu e os ingleses*. 2. ed. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 2008.

ALDEN, Dauril. (Ed.). *Colonial roots of modern Brazil*. Berkeley: University of California Press, 1973.

ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto: Afrontamento, 1993.

_____. *Velho Brasil, novas Áfricas: Portugal e o império, 1808-1975*. Porto: Afrontamento, 2000.

ALMEIDA, Antônio Paulino de. *Memória histórica sobre São Sebastião*. São Paulo: [s.n.], 1959.

AMARAL, Antônio Barreto do. *Dicionário de história de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

ANDRADE, Rômulo Garcia de. *Burocracia e economia na primeira metade do século XIX: a Junta do Comércio e as atividades artesanais e manufatureiras na cidade do Rio de Janeiro, 1808-1850*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1980.

ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu de. O Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, 1815-1822. *Revista de História das Ideias*, Coimbra, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras. Instituto de História e Teorias das Ideias, v. 14, p. 233-261, 1992.

ARAÚJO, Maria Lucilia Viveiros. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do oitocentos*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2006.

_____. José Vaz de Carvalho, contratador da capitania de São Paulo. In: SIMPÓSIO DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA, 4., 2008, São Paulo. *Anais...* São Paulo: USP, Unicamp, ABHE, 2008.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

_____. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos: 1800-1808*. Bauru, SP: Edusc, 2008.

_____. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*. Belo Horizonte, MG, v. 21, p.190-208, jun. 1999.

ARRUDA, José Jobson de Andrade (Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: (1644-1830): catálogo I*. Bauru, SP: Edusc; São Paulo: Fapesp; Imesp, 2000.

_____. *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: (1618-1823): catálogo 2 - Mendes Gouveia; organização de Heloísa Liberalli Bellotto, Gilson Sérgio Matos Reis*. Bauru, SP: Edusc; São Paulo: Imprensa Oficial: Fapesp, 2002.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. Os reinóis na população paulista às vésperas da independência. *Oceanos*, Lisboa, v. 44, p. 22-36, out./dez. 2000.

_____. *Os senhores da terra: família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste paulista (1765-1855)*. Campinas, SP: Unicamp, Centro de Memória, 1997.

_____. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Anablume; Fapesp, 2001.

BASSO, Leandro. *Economia e corte de madeira no litoral norte paulista no início do século XIX*. 2008. 128 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BELLOTTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775*. 2. ed. rev. São Paulo: Alameda, 2007.

_____. O Estado português no Brasil: sistema administrativo e fiscal. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império luso-brasileiro (1750-1822)*. Lisboa: Estampa, 1986. v. 8, p. 261-300.

BENNETT, Norman R. O vinho do Porto na diplomacia anglo-portuguesa durante o século XIX. *Douro: Estudos & Documentos*, Porto, v. 2, n. 4, p. 271-286, 1997. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9373.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 1999.

_____. A retórica da recolonização. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 791-808.

BERUTE, Gabriel Santos. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. Da colônia ao império: um percurso historiográfico. In: SOUZA, Laura de Mello e; FURTADO, Junia Ferreira; BICALHO, Maria Fernanda Baptista (Orgs.). *O governo dos povos*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 91-105.

_____. Dos ‘Estados Nacionais’ ao ‘sentido da colonização’: história moderna e historiografia do Brasil colonial. In: ABREU, Martha Abreu; SOIHET, Rachel; GONTIJO, Rebeca (Orgs.). *Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Faperj, 2007. p. 67-87.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista; FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Orgs.). *Modos de governar: ideias e práticas no Império português séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

BITTENCOURT, José Neves. Iluminando a colônia para a Corte: o Museu Real e a Missão Francesa como marcos exemplares da política de administração portuguesa no Brasil. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE D. JOÃO VI: um rei aclamado na América, 1999, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2000. p. 114-122.

BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib. *De alteza real a imperador: o governo do Príncipe D. Pedro, de abril de 1821 a outubro de 1822*. 2006. 394 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; Fapesp, 2002.

BORGES, Luiz Adriano. Aspectos econômicos da participação paulista no processo de independência. *Almanack*, Guarulhos, n. 6, p. 61-80, 2º semestre 2013. Disponível em: <<http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/view/1047>>. Acesso em: 9 fev. 2014.

BORREGO, Maria Aparecida Menezes. Laços familiares e aspectos materiais da dinâmica mercantil da cidade de São Paulo (séculos XVIII e XIX). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 11-41, 2010.

_____. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial, 1711-1765*. São Paulo: Alameda, 2010.

BRITO, João Rodrigues de. *A economia brasileira no alvorecer do século XIX*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1947.

BROWN, Larissa Virginia. Frotas. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994. p. 358-359.

CABRAL, Dilma; CAMARGO, Angélica Ricci (Orgs.). *Estado e administração: a corte joanina no Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2010.

CAETANO, António Alves. *A economia portuguesa no tempo de Napoleão: constantes e linhas de forças*. Lisboa: Tribuna da História, 2008.

_____. A guerra peninsular e a economia portuguesa. In: CONGRESSO INTERNACIONAL E INTERDISCIPLINAR EVOCATIVO DA GUERRA PENINSULAR. *Anais...* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.

_____. *O porto de Lisboa e o bloqueio continental (1806-1812): ensaio de história econômica*. Lisboa: Academia da Marinha, 2004.

CALMON, Pedro. *O rei do Brasil: a vida de D. João VI*. 2. ed. aum. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1943.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. 6. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.

CAMARGO, Ana Maria de Almeida; MORAES, Rubens Borba de. *Bibliografia da Imprensa Régia do Rio de Janeiro*. São Paulo: Edusp; Kosmos, 1993. 2 v.

CAMPOS, Ernesto de Souza. Um governador de São Paulo no começo do século XIX. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 42, p. 105-174, 1943.

CANABRAVA, Alice Piffer. Decadência e riqueza. *Revista de História*, São Paulo, v. 50, n. 100, p. 335-366, out./dez. 1974.

_____. Uma economia de decadência: níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767. In: _____. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; Editora Unesp; ABPHE, 2005. p. 169-202.

_____. A repartição da terra na capitania de São Paulo, 1818. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 2, n. 6, p. 77-129, dez. 1972.

CANTARINO, Nelson Mendes. *A razão e a ordem: o bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho e a defesa ilustrada do antigo regime português (1742-1821)*. 2012. 252 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

CARDOSO, José Luís. A abertura dos portos do Brasil em 1808: dos factos à doutrina. *Ler História*, Lisboa, n. 54, p. 9-31, 2008.

_____. Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleônicas. In: CARDOSO, José Luís; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SERRÃO, José Vicente (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010. p. 39-60.

_____. A influência de Adam Smith no pensamento econômico português (1776-1811/12). In: CARDOSO, José Luís (Org.). *Contribuições para a história do pensamento econômico em Portugal*. Lisboa: Dom Quixote, 1988. p. 85-110.

_____. A legislação econômica do vintismo: economia política e política econômica nas Cortes Constituintes. *Análise Social*: revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Lisboa, v. 26, n. 112/113, 4ª Série, 3ª-4ª, p. 471-488, 1991.

CARDOSO, José Luís; CUNHA, Alexandre Mendes. Discurso econômico e política colonial no Império Luso-Brasileiro (1750-1808). *Tempo*: revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v. 16, n. 31, p. 65-88, dez. 2001. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2011/12/v16n31a04.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

CARREIRA, Ernestina. Navegação comercial entre o Brasil e a Ásia Portuguesa durante a estadia da corte no Brasil 1808-1821. In: ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedade, Lisboa, 2 a 5 de novembro de 2005. Lisboa: Departamento de Ciências Humanas, do Instituto de Investigação Científica Tropical; Centro de História de Além-Mar (CHAM), da Universidade Nova de Lisboa, 2005. 12 p. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/ernestina_carreira.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2012.

CARVALHO, Manuel Emílio Gomes de. *Os deputados brasileiros nas cortes de Lisboa*. Brasília: Senado Federal; Universidade de Brasília, 1979.

CASTRO, Armando. *A dominação inglesa em Portugal*: com três textos do séc. XIX em antologia. 2. ed. Porto: Afrontamento, 1974.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. Arte dos negócios: saberes, práticas e costumes mercantis no Império Luso-brasileiro. In: ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedade, Lisboa, 2 a 5 de novembro de 2005. Lisboa: Departamento de Ciências Humanas, do Instituto de Investigação Científica Tropical; Centro de História de Além-Mar (CHAM), da Universidade Nova de Lisboa, 2005, 16 p. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/claudia_chaves.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2014.

COSTA, Bruno Aidar. *A tessitura do fisco*: a política ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a administração fiscal da capitania de São Paulo, 1797-1803. 2007. 178 p. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, SP, 2007.

COSTA, Emília Viotti da. Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em perspectiva*. 3. ed. São Paulo: Difel, 1971. p. 64-125.

COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo*: estudo histórico das barreiras paulistanas no século XIX. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

_____. *O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860*. 2001. 233 p. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

COSTA, Iraci del Nero da. Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior. In: PIRES, Júlio Manuel; COSTA, Iraci del Nero da (Orgs.). *O capital escravista-mercantil e a escravidão nas Américas*. São Paulo: EDUC; Fapesp, 2010. p. 77-114.

COSTA, Wilma Peres. Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. In: JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2003. p. 143-194.

_____. A independência na historiografia brasileira. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 53-117.

COSTA, Wilma Peres; MIRANDA, Maria Eckert. Entre os senhores e o império: transformações fiscais na formação do Estado brasileiro (1808-1840). *Illes i Imperis*. Barcelona, n. 13, p. 87-115, primavera 2010. Disponível em: <<http://www.raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/261638/348867>>. Acesso em 13 ago. 2013.

COUTO, Jorge (Dir.). *Rio de Janeiro, capital do império português (1808-1821)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; Tribuna da História, 2010.

CUNHA, Rui Vieira da. A vida do Rio de Janeiro através dos testamentos: 1815-1822. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 282, p. 46-64, 1969.

DAMASCENO, Daniel Tarifa. *Os facciosos de São Paulo: considerações acerca da Bernarda de Francisco Inácio (23.5.1822-25.8.1822)*. 1993. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

DANIELI, Maria Isabel Basilisco Célia. *Economia mercantil de abastecimento e rede tributária: São Paulo, séculos XVIII e XIX*. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2006.

DANTAS, Luiz Ascendino. *São João Marcos e Rio Claro: suas origens, primeiros povoadores, limites com São Paulo. O café. Genealogia da família Portugal: subsídio histórico*. Rio de Janeiro: Oficinas de O. Cortes, Botelho & Cia., 1936.

DEBES, Célio. Introdução. In: OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. *Quadro histórico da Província de São Paulo*. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, v. 4). p. XV.

DELATORRE, Aparecida Vanessa. *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*. 2003. 177 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole. In: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 7-37.

DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. 2011. 308 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

DOLHNIKOFF, Miriam. São Paulo na Independência. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 557-575.

DUGUID, Paul. Links and lugares da memória: the Douro's historic distributed comercial archive. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 113-123, set. 2004. Disponível em: <<http://www.cepesepublicacoes.pt/portal/en/obras/populacao-e-sociedade/revista-populacao-e-sociedade-no-10>>. Acesso em: 15 maio 2014.

DUTRA, José Soares. *Cairu, precursor da economia moderna*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1943.

ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil, 1631-1801: contribuição ao estado do monopólio comercial português no Brasil, durante o período colonial*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1955.

_____. São Paulo, da capitania a província: pontos de partida para uma história político-administrativa da capitania de São Paulo. *Revista de História*, São Paulo, FFLCH-USP, v. 52, n. 103, p. 147-216, 1975. Disponível em: <<http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/103v1/a09v103n1op.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

ESPARTEIRO, António Marques. *Dicionário ilustrado de Marinha*. 2. ed. Lisboa: Livraria Clássica, 1962.

FALCON, Francisco José Calazans. A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro no contexto das práticas mercantilistas e ilustradas da época pombalina. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 39-49, set. 2008. Disponível em: <<http://www.cepesepublicacoes.pt/portal/en/obras/populacao-e-sociedade/revista-populacao-e-sociedade-no-16>>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

_____. O império luso-brasileiro e a questão da dependência inglesa – um estudo de caso: a política mercantilista durante a época pombalina e a sombra do Tratado de Methuen. *Nova Economia*, Belo Horizonte, UFMG, v. 15, n. 2, p. 11-34, ago. 2005.

FEBVRE, Lucien. *Combates pela história*. Tradução de Leonor Martinho Simões e Gisela Moniz. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1985.

FERNANDEZ, Ramon Vicente Garcia. Os lavradores de cana de São Sebastião. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 40, p. 173-190, 1996. Disponível em: <<http://200.144.255.123/Imagens/Revista/REV040/Media/REV40-12.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. 1992. 350 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

FERREIRA, Carla Maria Sequeira. *O Alto Douro entre o livre-cambismo e o proteccionismo: a “questão duriense” na economia nacional*. 2010. 558 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2010. Disponível em: <<http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/50418/2/tesedoutcarlaferreira000112831.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FORJAZ, Djalma. *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778-1859)*. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1924.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Elites econômicas em finais do século XVIII: mercado e política na centro-sul da América lusa: notas de uma pesquisa. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 849-879.

_____. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro et al. (Orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo Garcia. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Desenhando perspectivas e ampliando abordagens: de o antigo regime nos trópicos a na trama das redes. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 13-40.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva; BICALHO, Maria Fernanda Baptista. Uma leitura do Brasil colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império. *Penelope: fazer e desfazer a história*, Oeiras, n. 23, p. 67-88, 2000.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros, Universidade de São Paulo, 1969.

FREYCINET, Louis C. de. *Voyage autour du monde*. Paris: Chez Pillet Ainé, 1825.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6. ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964.

GALDAMES, Francisco Javier Müller. *Entre a cruz e a coroa: a trajetória de Mons. Pizarro (1753-1830)*. 2007. 2 v. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. Buenos Aires e Cádiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791): conclusão. *Revista de História*, São Paulo, v. 46, n. 93, p. 251-266, 1973. Disponível em: <<http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/095/A005N095.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

GARRIDO, Felipe de Moura. *Produção, comércio e tensão nas vilas do norte da capitania de São Paulo (1788-1808)*. 2011. 207 p. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 2012. Disponível em: <<http://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/Historia/felipe.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

GODECHOT, Jacques. *Europa e América no tempo de Napoleão (1800/1815)*. São Paulo: Pioneira, 1984.

GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770. *Revista de História*, São Paulo, v. 7, n. 15, p. 69-88, jul./set. 1953.

GORENSTEIN, Riva. Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830. In: MARTINHO, Lenira Menezes; GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993. p. 125-255.

GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961. (Coleção Temas Brasileiros, v. 4).

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005. p. 707-752.

_____. Política provincial na formação da monarquia constitucional brasileira: Rio de Janeiro, 1820-1850. *Almanack Braziliense*, v. 7, p. 119-137, 2008.

_____. Redes de poder na América portuguesa: o caso dos homens bons do Rio de Janeiro, ca. 1790-1822. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 297-330 1998.

_____. De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil. In: SOIHET, Rachel et al. (Orgs.). *Mitos, projetos e práticas políticas: memória e historiografia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 393-408.

GUERRA, Rui Moreira de Sá e. Os Guerner. *O Tripeiro*, Porto, ano XIII, v. 7, p. 204-206, nov. 1957.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e comércio no Brasil imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. Sobre a história da historiografia brasileira como campo de estudos e reflexões. In: GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal et al. (Orgs.). *Estudos de historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas (FGV), 2010. p. 19-35.

_____. A transferência da Corte portuguesa para o Brasil: interpretações e linhagens historiográficas. In: MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia (Orgs.). *1808: a Corte no Brasil*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense (UFF), 2010. p. 59-76.

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal; PRADO, Maria Emília (Orgs.). *O liberalismo no Brasil imperial: origens, conceitos e prática*. Rio de Janeiro: Revan, 2001.

HARBER, Stephen H.; KLEIN, Herbert S. As consequências econômicas da Independência do Brasil. *Novos Estudos Cebrap*, n. 33, p. 236-248, jul. 1992.

HERMANN, Jacqueline. O rei da América: notas sobre a aclamação tardia de D. João VI no Brasil. *Topoi*, v. 8, n. 15, p. 124-158, jul./dez. 2007. Disponível em: <http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/topoi15/topoi%2015%20-%20artigo6.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

HESPANHA, António Manuel. Porque é que foi “portuguesa” a expansão portuguesa? Ou o revisionismo nos trópicos. In: ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedade, Lisboa, 2 a 5 de novembro de 2005. Lisboa: Departamento de Ciências Humanas, do Instituto de Investigação Científica Tropical; Centro de História de Além-Mar (CHAM), da Universidade Nova de Lisboa, 2005. 28 p. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/antonio_manuel_hespanha.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2012.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial: sua desagregação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O processo de emancipação. 3. ed. São Paulo: Difel, 1970. Tomo 2, v. 1, p. 9-39.

_____. Prefácio. In: PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da independência*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. p. XIV.

_____. São Paulo. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico. 3. ed. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1972. v. 2, p. 509-572.

HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. 1971. 227 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1971.

JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Hucitec; Fapesp; Editora Unijuí, 2003.

_____. (Org.). *Cronologia de história do Brasil monárquico (1808/1889)*. São Paulo: Humanitas; FFLCH-USP, 2000.

_____. (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005.

KIRSCHNER, Tereza Cristina. *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro*. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2009.

LARA, Silvia Hunold. Conectando historiografias: a escravidão africana e o antigo regime na América portuguesa. In: BICALHO, Maria Fernanda Baptista; FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Orgs.). *Modos de governar: ideias e práticas no Império português séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 21-44.

LEME, Marisa Saenz. A construção do poder de governo na província de São Paulo e o Estado em formação no Brasil independente: entre a Revolução do Porto e a outorga constitucional. In: ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo de Castro (Orgs.). *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista*. São Paulo: Editora Unesp; Arquivo Público do Estado; Imprensa Oficial, 2010. p. 373-406.

_____. Dinâmicas centrípetas e centrífugas na formação do Estado monárquico no Brasil: o papel do Conselho Geral da Província de São Paulo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 28, n. 55, p. 197-215, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v28n55/a10v28n55.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. Relações sociedade-estado no período da Independência: a visão de Hipólito da Costa. In: MALATIAN Teresa; LEME, Marisa Saenz; MANUEL, Ivan Aparecido (Orgs.). *As múltiplas dimensões da política e da narrativa*. São Paulo: Olho d'Água, 2004. p. 15-29.

_____. São Paulo no 1º Império: poderes locais e governo central. In: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles; PRADO, Maria Lígia Coelho; JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco (Orgs.). *A história na política, a política na história*. São Paulo: Alameda/Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2006. p. 59-80.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993. Disponível em:

<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101393/tropas_moderacao.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

LEONZO, Nanci. *Defesa militar e controle social na capitania de São Paulo: as milícias*. 1979. 414 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

_____. Um empresário nas milícias paulistas: o Brigadeiro Luís Antônio de Sousa. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, n. 30, p. 241-254, 1980/1981.

LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brasil: 1808-1821*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues, 1908. 2 v.

_____. *Formação histórica da nacionalidade brasileira*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Brasília: Edições Binagri, 1979.

LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco C. Teixeira da. *História da agricultura brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LISANTI FILHO, Luís. *Comércio e capitalismo: o Brasil e a Europa entre o fim do século XVIII e início do século XIX (o exemplo de três vilas paulistas: Campinas, Itu e Porto Feliz)*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1962.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. As frotas do Brasil. *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Köln, v. 4, p. 465-488, 1967.

_____. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. v. 1.

LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo. As frotas do Brasil no Atlântico de final do antigo regime. In: ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedade, Lisboa, 2 a 5 de novembro de 2005. Lisboa: Departamento de Ciências Humanas, do Instituto de Investigação Científica Tropical; Centro de História de Além-Mar (CHAM), da Universidade Nova de Lisboa, 2005. 28 p. Disponível em:

<http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/antonio_lopes_eduardo_frutuoso_paulo_guinote.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

LOPES, José Reinaldo de Lima. A formação do direito comercial brasileiro: a criação dos tribunais de comércio do Império. *Cadernos GV pesquisa*, v. 4, n. 6, nov. 2007. Disponível em:

<<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/2827/caderno%20direito%2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 15 maio 2014.

LUNA, Francisco Vidal. São Paulo: população, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829). In: LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert S. (Orgs.). *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial, 2009. p. 335-413.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Características da população em São Paulo no início do século XIX. In: LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert S. (Orgs.). *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial, 2009. p. 163-183.

_____; _____. *Evolução e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Edusp, 2006.

LUSTOSA, Isabel; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas (Orgs.). *Pátria e comércio: negociantes portugueses no Rio de Janeiro joanino*. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2008.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil: bastidores da política: 1798-1822*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MACEDO, Jorge Borges de. *O bloqueio continental: economia e guerra peninsular*. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

MADEIRA, Mauro de Albuquerque. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Coopermídia; Unafisco/Sindifisco, 1993.

MALATIAN, Teresa Maria. *Oliveira Lima e a construção da nacionalidade*. São Paulo: Fapesp; Bauru, SP: Edusc, 2001.

MALDONADO ROSSO, Javier. El Archivo Histórico de Sandeman-Jerez: fuente para la historia comparada de las economías del oporto y el sherry. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 145-159, set. 2004.

MALERBA, Jurandir. *A corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da independência (1808-1821)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALERBA, Jurandir (Org.). *A independência brasileira: novas dimensões*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

MANCHESTER, Alan Krebs. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARCONDES, Renato Leite. O abastecimento de gado do Rio de Janeiro (1801-1811). *Topoi*, n. 2, p. 41-71, mar. 2001. Disponível em: <http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/Topoi02/topoi2a2.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

MARCONDES, Renato Leite; SUPRINYAK, Carlos Eduardo. Movimentação de tropas no centro-sul da colônia: aspectos estruturais do mercado de animais na segunda metade do século XVIII. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 40, p. 47-69, jul./dez. 2007.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2000.

_____. *Caiçara: terra e população: estudo de demografia histórica e da história social de Ubatuba*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

MARQUES, João Francisco. Algumas notas sobre as invasões francesas em Portugal na historiografia do século XIX. *Revista da Faculdade de Letras. História*, Porto, v. 10, p. 37-42, 2009. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8874.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

MARSON, Izabel Andrade; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles (Orgs.). *Monarquia, liberalismo e negócios no Brasil, 1780-1860*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2013.

MARTINEZ, Paulo Henrique. *A dinâmica de um pensamento crítico: Caio Prado Jr. (1928-1935)*. São Paulo: Edusp, 2008.

MARTINS, Ana Canas Delgado. *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007.

MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia (Orgs.). *1808: a Corte no Brasil*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense (UFF), 2010.

MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

MARTINS, Maria Fernanda. Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, séculos XVIII e XIX. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de (Orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 403-434.

MATTOS, Renato de. *Entre monopólio e liberdade de comércio: a lei do porto único em São Paulo e suas implicações (1788/1808)*. Relatório final de iniciação científica apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp). São Paulo: Museu Paulista da Universidade de São Paulo (MP/USP), 2006.

_____. *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. 2009. 220 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

_____. Problematizando a “decadência” paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808). *HISTOReLo: Revista de Historia Regional y Local da Universidad Nacional de Colombia*, v. 6, p. 126-151, jun. 2014.

Disponível em:

<http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/historelo/article/view/42040/html_77>. Acesso em: 9 nov. 2014.

MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal, 1750-1808*. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

_____. *Mais malandros: ensaios tropicais e outros*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

MEDICCI, Ana Paula. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. 2010. 286 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

_____. De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império, 1782-1822. In: COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles (Orgs.). *De um império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Fapesp, 2007. p. 241-260.

_____. *Entre a “decadência” e o “florescimento”*: Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822). 2005. 186 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

MEDICCI, Ana Paula; HORNËR, Eric; BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib. Do ponto à trama, rede de negócios e espaços políticos em São Paulo, 1765-1842. In: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles; BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib; COSTA, Wilma Peres (Orgs.). *Soberania e conflito: configurações do Estado Nacional no Brasil do século XIX*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2010. p. 417-444.

MEGLIORINI, Leandro. *A companhia de seguros Indemnidade: história de empresas no Brasil joanino (1808-1822)*. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2008.

MENDES, Denise. *A calçada do Lorena: o caminho de tropeiros pra o comércio do açúcar paulista*. 1994. 210 p. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

MENZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, São Paulo, n. 154, p. 251-266, 2006.

_____. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. 2006. 308 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

MIRANDA, Marcia Eckert. Fronteira, guerra e tributos: Rio Grande de São Pedro do Sul (1750-1825). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos, 24., 2007, São Leopoldo. *Anais...* São Leopoldo: ANPUH; Unisinos, 2007. Disponível em: <<http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Marcia%20Eckert%20Miranda.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2014.

_____. O Sul do Império: fiscalidade, fronteira e a crise do antigo regime (1808-1828). In: OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles; BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib; COSTA, Wilma Peres (Orgs.). *Soberania e conflito: configurações do estado nacional no Brasil do século XIX*. São Paulo: Fapesp; Hucitec, 2010. p. 389-416.

MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 4. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDOSO, José Luís; SERRÃO, José Vicente (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010.

MONTEIRO, Tobias. *História do Império: a elaboração da independência*. Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1927.

MORAES, Rubens Borba de. Prefácio. In: ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional; INL, 1945-1948. v. 1.

MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole*. 2. ed. São Paulo: Difel, 1970.

MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822: dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

_____. Da ordem imperial pombalina à fundação do Império brasileiro (1808). In: OLIVEIRA, Luís Valente; RICUPERO, Rubens (Orgs.). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007. p. 60-99.

MOTA, Otoniel. *Do rancho ao palácio: (evolução da civilização paulista)*. São Paulo: Editora Nacional, 1941.

MOTTA, José Flávio; NOZOE, Nelson H. Cafeicultura e acumulação. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 253-320, maio/ago. 1994.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. Açúcar: uma mercadoria no circuito mercantil luso-brasileiro-platino (1798-1821). *Saeculum: revista de história*, João Pessoa, n. 29, p. 145-160, 2013. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/19818>>. Acesso em: 01 ago. 2014.

_____. Comércio na costa do Brasil no temerário ano de 1817. *Histórica: Revista On Line do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, n. 41, p. 1-15, abr. 2010. Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao41/materia01/>>. Acesso em: 09 ago. 2013.

_____. Poder local e o funcionamento do comércio vicinal na cidade de São Paulo (1765-1822). *História*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 261-290, 2005.

_____. O porto de Santos como polo redistribuidor de mercadorias coloniais no funcionamento do organismo colonial português (1765-1822). Anais do II Encontro Internacional de História Colonial. Simpósio 14: Império e Colonização na América portuguesa. *Mneme: Revista de Humanidades*, Caicó (RN), UFRN, v. 9, n. 24, set./out. 2008. Disponível em:
<http://www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais/st_trab_pdf/pd_st14/denise_st14.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. *Sociedade movediça: economia, cultura e relações sociais em São Paulo, 1808-1850*. São Paulo: Editora Unesp, 2005.

_____. Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 30, n. 59, p. 215-235, 2010.

NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. Algumas considerações sobre a economia Brasileira no tempo de D. João VI. *Revista de História*, São Paulo, FFLCH-USP, v. 52, v. 103, p. 257-286, 1975. Disponível em:
<<http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/103v1/a11v103n1.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das; NEVES, Guilherme Pereira das. Independência e liberdade antes do liberalismo no Brasil (1808-1831). In: PEREIRA, Miriam Halpern et al. (Orgs.). *Linguagens e fronteiras do poder. Colóquio Luso-Brasileiro Territórios e Fronteiras do Poder*. Lisboa Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa (CENCP); Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2012. p. 97-111.

NORTON, Luís. *A côrte de Portugal no Brasil: notas, alguns documentos diplomaticos e cartas da Imperatriz Leopoldina*. Ed. ilustrada. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: ensaios de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005. p. 105-126.

_____. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

_____. O reformismo ilustrado luso-brasileiro: alguns aspectos. *Revista Brasileira de História*, v. 4, n. 7, p. 105-118, 1984. Disponível em:
<http://www.anpuh.org/revistabrasileira/view?ID_REVISTA_BRASILEIRA=33>. Acesso em: 15 maio 2014.

NOVAIS, Fernando A.; ARRUDA, José Jobson de Andrade. Prometeus e Atlantes na forja da Nação. *Economia e Sociedade*. Campinas, v. 12, n. 2 (21), p. 225-243, 2003. Disponível em:
<<http://www.eco.unicamp.br/docdownload/publicacoes/instituto/revistas/economia-e-sociedade/V12-F2-S21/05-Novaes%20Jobson.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

NOVAIS, Fernando A.; MOTA, Carlos Guilherme. *A independência política do Brasil*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

ODALIA, Nilo. *As formas do mesmo: ensaios sobre o pensamento historiográfico de Varnhagen e Oliveira Vianna*. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo de Castro (Orgs.). *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista*. São Paulo: Editora Unesp; Arquivo Público do Estado; Imprensa Oficial, 2010. 3 v.

OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*. Bragança Paulista, SP: Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa em História da Universidade São Francisco; Ícone, 1999.

_____. *A independência e a construção do Império: 1750-1824*. São Paulo: Atual, 1995.

_____. Heranças recriadas: especificidades da construção do Império do Brasil. *Almanack Braziliense*, São Paulo, n. 1, p. 44-52, maio 2005. Disponível em: <<http://revistas.usp.br/alb/article/view/11603>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

_____. Mediações entre história e memória: a obra de Silva Lisboa e a fundação de um império na América. In: MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia (Orgs.). *1808: a Corte no Brasil*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense (EdUFF), 2010. p. 159-177.

_____. A província de São Paulo à época da Independência. In: ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo de Castro (Orgs.). *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista: colônia e império*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado; Arquivo Público do Estado de São Paulo; Editora Unesp, 2010. v. 1, p. 333-350.

_____. Repercussões da revolução: delineamento do Império do Brasil, 1808/1831. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (Orgs.). *O Brasil Imperial (1808-1831)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. 1, p. 15-54. (Coleção Brasil Imperial).

OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles; BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib; COSTA, Wilma Peres (Orgs.). *Soberania e conflito: configurações do Estado Nacional no Brasil do século XIX*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2010.

OLIVEIRA, Luís Valente; RICUPERO, Rubens (Orgs.). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007.

OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PANTALEÃO, Olga. A presença inglesa. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização Brasileira*. O Brasil Monárquico. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1965. Tomo 2, v. 1. p. 64-99.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Estrutura industrial e mercado colonial, Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994.

_____. *Os homens de negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1820): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995.

_____. Negócio e capitalismo, riqueza e acumulação. Os Negociantes de Lisboa (1750-1820). *Tempo*: revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v. 8, n. 15, p. 37-69, jul. 2003. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg15-3.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2014.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana; COSTA, Fernando Dore. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. A Companhia e a exportação de produtos secos para o Brasil. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 283-290, set. 2008. Disponível em: <<http://www.gbv.de/dms/sub-hamburg/62067993X.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O Barão de Iguape: um empresário da época da independência*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. (Brasiliana, v. 361).

_____. Um comerciante do ciclo do açúcar paulista: Antônio da Silva Prado (1817-1829): 3ª parte. *Revista de História*, São Paulo, n. 76, p. 315-343, 1968.

_____. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio, 1765-1851*. São Paulo: Difel, 1968. (Corpo e Alma do Brasil, 21).

PIMENTA, João Paulo Garrido. Abertura dos portos. In: BITTENCOURT, Circe (Org.). *Dicionário de datas da história do Brasil*. São Paulo: Contexto, 2007. p. 41-44.

_____. *Estado e nação no fim dos impérios ibéricos no Prata (1808-1828)*. São Paulo: Hucitec, 2002.

_____. 1808 em perspectiva. *Revista de História*, São Paulo, v. 159, p. 9-10, 2008. Disponível em: <http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/159/RH_159_-_Editorial.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. *Tempos e espaços das independências: a inserção do Brasil no mundo ocidental (c. 1780-c. 1830)*. 2012. 207 p. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PIMENTA, João Paulo Garrido; SLEMIAN, Andréa. *O “nascimento político” do Brasil: origens do Estado e da Nação (1808-1825)*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

PINHO, Wanderley. *A abertura dos portos: Cairu, os ingleses, a independência*. Salvador, BA: Universidade da Bahia, 1961.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. Negociantes, independência e o primeiro Banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios. *Tempo*: revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v. 8, n. 15, p. 71-91, jul. 2003. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg15-4.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2014.

_____. *Os simples comissários: negociantes e política no Brasil império*. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2002.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

PORTA, Paula (Org.). *História da cidade de São Paulo: a cidade no império, 1823-1889*. São Paulo: Paz e Terra, 2004. v. 1.

PORTO, Maria Beatriz Gomes Bellens. *Nobres poderes: a atuação do Senado da Câmara fluminense na economia e os privilégios e deveres dos homens bons (1790-1807)*. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

_____. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980. p. 93-110.

_____. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

_____. *História econômica do Brasil*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1953.

PRADO, João Fernando de Almeida. *D. João VI e o início da classe dirigente do Brasil: história da formação da sociedade brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. (Brasiliense, v. 345).

PRADO, Maria Ligia Coelho; JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco; OLIVEIRA, Cecília Helena Lorenzini de Salles (Orgs.). *A história na política, a política na história*. São Paulo: Alameda, 2006.

PRADO, Maria Ligia Coelho; LUIZETTO, Maria Cristina. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil: 1808-1822. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 30, p. 159-196, 1980-1981.

PRADO, Paulo da Silva. *Paulística: história de São Paulo*. São Paulo: Monteiro Lobato, 1925.

PUNTSCHART, William. *Os negociantes de grosso trato no Brasil colonial, 1808-1822*. 1992. 333 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

_____. *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*. 1998. 152 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

RESSUREIÇÃO, Rosangela Dias da. *São Sebastião: transformações de um povo caiçara*. São Paulo: Humanitas, 2002. (Memória dos Municípios Brasileiros, v. 1).

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: _____. (Org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas (FGV), 1998. p. 15-38.

RIBEIRO, Jorge Martins. A importância do bloqueio continental para o futuro de Portugal e do Brasil. *Revista da Faculdade de Letras. História*, Porto, III Série, v. 10, p. 63-69, 2009. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8877.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

RIBEIRO, Maria de Lourdes Roque de Aguiar. *As relações comerciais entre Portugal e Brasil segundo as “balanças de comércio”*: 1801-1821. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, 1972.

RICUPERO, Rubens. O Brasil no mundo. In: SILVA, Alberto da Costa e (Org.). *Crise colonial e independência (1808-1830)*. Rio de Janeiro: Mapfre, Objetiva, 2011. p. 115-159. (História do Brasil Nação: 1808-2010, v. 1).

ROCHA, Antonio Penalves. A economia política na desagregação do império português. In: CARDOSO, José Luís (Org.). *A economia política e os dilemas do império luso-português (1790-1822)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001. p. 149-194.

_____. *A recolonização do Brasil pelas Cortes: histórias de uma invenção historiográfica*. São Paulo: Editora Unesp, 2009.

ROCHA, Antonio Penalves (Org.). *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*. São Paulo: Editora 34, 2001.

ROSANVALLON, Pierre. *O liberalismo econômico: história da ideia de mercado*. Tradução de Antonio Penalves Rocha. Bauru: Edusc, 2002.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro (1500-1808). Tradução de Maria de Fátima Silva Gouvêa. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-249, 1998.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, v. 186, p. 145-162, 1993.

_____. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.

_____. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2. ed. São Vicente: Caudex, 1986. 3 v.

SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. 2007. 217 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SCHNEIDER, Susan. *O Marquês de Pombal e o vinho do Porto: dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980.

SCHULTZ, Kirsten. Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial, Rio de Janeiro, 1808-1821. *Tempo: revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói*, v. 12, n. 24, p. 5-27, 2008. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/v12n24a02.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

_____. *Versalhes tropical: império, monarquia e a corte real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SERRATH, Pablo Oller Mont. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SERRÃO, Joel. *Dicionário de história de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1985.

SILVA, Alberto da Costa e (Coord.). *História do Brasil Nação, 1808-2010: crise colonial e independência (1808-1830)*. Rio de Janeiro: Objetiva; Madrid: Fundación Mapfre, 2011. v. 1.

SILVA, Armando Corrêa da. *O Litoral Norte do Estado de São Paulo: formação de uma região periférica*. 1975. 273 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1975.

SILVA, Augusto da. *A ilha de Santa Catarina e sua terra firme: estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1736-1807)*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

SILVA, Francisco Alves da. *Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)*. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SILVA, Francisco Ribeiro da. Os ingleses e as circunstâncias políticas do negócio dos vinhos do Porto e Douro (1756-1800). *Douro: Estudos & Documentos*, Porto, v. 9, n. 18, p. 93-111, 2004. Disponível em: <<http://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/29122>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Antônio Carlos. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 189, p. 3-12, out./dez. 1945.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e sociedade no Rio de Janeiro: 1808-1821*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

_____. Estilo de vida de um negociante. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura no Brasil colônia*. Petrópolis: Vozes, 1981. p. 44-67.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Editora Unesp, 2009.

SILVA, Rodrigo da. *Sobre taipas e textos: um estudo sobre as narrativas a respeito da cidade de São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2013.

SILVA SOBRINHO, José da Costa e. *Santos noutros tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.

SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

SLEMIAN, Andréa. Entre a corte e a revolução: a atuação de um “negociante” na América sede do Império português. *Tempo*: revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v. 12, n. 24, p. 28-53, jan. 2008. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/v12n24a03.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2014.

SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo Garrido. *A Corte e o Mundo: uma história do ano em que a família real portuguesa chegou ao Brasil*. São Paulo: Alameda, 2008.

SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). *Culturas políticas: ensaios de história cultural, história política e ensino de história*. Rio de Janeiro: Faperj; Mauad, 2005.

SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922. v. 1-2.

SOUSA, Fernando de. O Brasil e a Companhia do Alto Douro (1756-1825). *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 265-278, set. 2008.

SOUSA, Fernando de (Org.) *O Arquivo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (Real Companhia Velha)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Cepese), 2003.

_____. (Org.). *A Real Companhia Velha: Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-2006)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Cepese), 2006.

SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Cepese), 2008.

SOUSA, Fernando de; VIEIRA, Francisco; DIAS, Joana. A administração da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1852). *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 10, p. 299-340, set. 2004.

SOUSA, Octávio Tarquínio de. *José Bonifácio*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1972. (História dos Fundadores do Império do Brasil. Coleção Documentos brasileiros, 51).

SOUZA, Iara Lis Carvalho. *Pátria coroada: o Brasil como corpo político autônomo (1780-1831)*. São Paulo: Editora Unesp, 1999.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

SZMERECSENYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História econômica da independência e do império*. São Paulo: Hucitec, 1996.

TAUNAY, Afonso d'Escragnoille. Conflito entre Franca e Horta e Carlos de Andrada. *Anais do Museu Paulista*, tomo XIII, p. 115-142, 1949.

_____. Ensaio de história econômica e financeira: um capitão-general estadista. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, tomo XV, p. 41-80, 1961.

_____. *História da cidade de São Paulo no século XVIII (1765-1801)*. 4. ed. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951. v. 2, parte 1.

_____. *História colonial da cidade de São Paulo no século XIX (1801-1822)*. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1956. v. 3.

_____. Novos documentos andradinos. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, tomo X, p. 167-219, 1941.

TAVARES, Marcelo dos Reis. *Oliveira Lima e a fundação da nacionalidade brasileira por Dom João VI*. Franca, SP: Editora Unesp, 2003.

VAINFAS, Ronaldo; NEVES, Lúcia Bastos Pereira das (Orgs.). *Dicionário do Brasil joanino (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. 2006. 370 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal*. 2. ed. Rio de Janeiro: E. e H. Laemmert, 1877.

VESENTINI, Carlos Alberto. *A teia do fato: uma proposta de estudo sobre a memória histórica*. São Paulo: Hucitec, 1997.

WEHLING, Arno. *Estado, história, memória: Varnhagen e a construção da identidade nacional*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

WERNET, Augustin. *Uma associação política no início da época regencial: a Sociedade dos Defensores da Liberdade e Independência Nacional*. 1973. Dissertação (Mestrado), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1973.

_____. O processo de independência em São Paulo. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822: dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972. p. 340-354.

WESTPHALEN, Cecília Maria. *Porto de Paranaguá, um sedutor*. Curitiba, PR: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

WILCKEN, Patrick. *Império à deriva: a Corte portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.