

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

**O Governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo:  
aspectos políticos e econômicos (1788-1797)**

Ronaldo Capel

São Paulo  
2015  
(Versão Corrigida)

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

**O Governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo:  
aspectos políticos e econômicos (1788-1797)**

Ronaldo Capel

(Versão Corrigida)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação do Prof. Dr. Rodrigo M. Ricupero.

São Paulo

2015

A Deize Capel e Valter Capel (*in memoriam*).  
A Thais, Giulia, Bárbara e Helena, minha família.

## **Agradecimentos**

Ao Prof. Dr. Rodrigo Ricupero por ter me convencido a deixar minhas “antigas pesquisas” de lado e apontar o quanto o período colonial brasileiro era fascinante, orientando-me para a execução desta pesquisa e por todo o suporte que tem me dado desde outros tempos.

A memória de meus pais, Deize Capel e Valter Capel, que pelos ditames da vida não puderam me acompanhar nesta realização.

Aos colegas do Grupo de Estudos sobre o Antigo Sistema Colonial, Rafael Coelho, Beatriz Bastos, Idelma Novais, Thiago Dias, Valter Lenine, Mário Francisco Simões, Danyllo Azevedo e Leonardo Saad. Ainda chego à altura de vocês!

Ao Prof. Dr. Alexandre M. Saez. Tive o prazer de cursar sua disciplina na pós-graduação e esta me proporcionou entrar em contato com diversos estudos que pesquisam a forma de como o sistema capitalista foi estabelecido nas diversas partes do Brasil.

Ao Prof. Dr. Maximiliano M. Menz e ao Prof. Dr. Lucas Janonni Soares por suas colocações no exame de qualificação.

Aos companheiros de trabalho, os professores: Diogenes H. Castro, Anderson Osawa, Domenico Petta, Sirlene Barbosa e Silvelena Ribeiro, da EMEF Francisco Alves Mendes Filho (Chico Mendes); Luciene Elaine Xavier da Silva, Ana Maria Nascimento Luz, Marta Pereira Gimenez, Adriana Alves e Priscila Leonardi dos Santos, da EMEF Prof.<sup>a</sup> Maria Aparecida de Souza Campos (CEU Formosa); Cleonice Candida de Oliveira, da EE Prof. Moacyr Campos (Mocam); agradeço imensamente o suporte.

Aos amigos Leandro M. Erran, Rafael Cezzaretti, Adriano Faria, Marcelo Johny Maciel (Catarina), Margarida Vallim de Araújo (Danuza), Marcos Mada, Tiago Cabral, e Diogo Araújo, pelas conversas, cervejas e churrascos no decorrer deste processo.

A Pablo Oller Mont Serrath pelo apoio dado à pesquisa com o empréstimo de alguns documentos e pela leitura da primeira versão desta dissertação.

A Natália Tammone pela recepção alegre nas idas à Cátedra Jaime Cortesão e, também, pela tradução do resumo desta dissertação.

Aos funcionários do Arquivo Municipal de São Paulo.

Ao CNPQ pela bolsa concedida.

Por fim, as “minhas mulheres”: Thais, Giulia, Bárbara e Helena. Sem vocês nada faria sentido para mim. Amo vocês!

## **Resumo**

Esta dissertação tem como objeto de pesquisa o governo do governador e capitão-general Bernardo José Maria Lorena e Silveira (Bernardo José de Lorena) a frente da capitania de São Paulo entre 1788 e 1797, principalmente em seu aspecto político e econômico. O governo de Bernardo José de Lorena se desenvolveu no contexto da Crise do Antigo Sistema Colonial, pautado, no caso de Portugal, pela política da Coroa em tentar aproveitar ao máximo as potencialidades da sua colônia. São Paulo, embora fosse uma capitania secundária, também não escapou das transformações do período e as ações levadas a cabo pelos administradores régios nos permitem vislumbrar o teor das ideias e interesses postos em jogo. Quarto governador pós-restauração da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena empreendeu várias obras de infra-estrutura na Cidade de São Paulo, edificou o caminho de acesso do planalto paulista ao litoral e ao porto de Santos, incrementou a agricultura destinada à exportação, arquitetou a vinda de embarcações para a Capitania e desta para Portugal, dentro outros feitos. Sua governança, em linhas gerais se adequou ao que podemos chamar de Novo Padrão de Colonização.

Palavras-chave: Capitania de São Paulo, século XVIII, Bernardo José de Lorena, comércio, exportação, colonização, governos coloniais.

## **Abstract**

This dissertation objective the resserch on the administration of Governor and Captain General Bernardo José Maria Lorena e Silveira (Bernardo José de Lorena) in charge of the captaincy of São Paulo between 1788 and 1797, especially in its political and economic aspects. The government of José Bernardo de Lorena was developed in the context of the Crisis of the Old Colonial System, ruled, in the case of Portugal, by the Crown policy of trying to exploit the full potential of their colony. São Paulo, though a secondary captaincy, has not escaped the transformations of the period and the actions undertaken by the royal administration allow us to glimpse the content of ideas and interests at stake. Fourth governor after restoration of the captaincy of São Paulo, José Bernardo de Lorena undertook various infrainstructural works in the City of São Paulo, he built the way from the Sao Paulo plateau to the coast and the port of Santos, increased farming for export, masterminded the arrival of boats directy from Portugal for this to Captaincy and for Portugal directy from São Paulo, among other deeds. Its governance, in general, adapted itself to what we call New Pattern of Colonization.

Keywords: Captaincy of São Paulo, the eighteenth century, Bernardo José de Lorena, trade, export, colonization, colonial governments.

## **Lista de Tabelas**

**Págs.**

Tabela 1. Criação de vilas na capitania de São Paulo (1532-1799) .....	41
Tabela 2. Evolução da população da capitania de São Paulo (1690-1798) .....	46
Tabela 3. Quantidade de embarcações que entraram e saíram do porto de Santos para portos transatlânticos (1774-1802) .....	103
Tabela 4. Quantidade de embarcações que entraram no do porto de Lisboa vindas do porto de Santos (1789-1802) .....	104
Tabela 5. Atuação dos capitães no porto de Lisboa e suas viagens ao porto de Santos (1772-1807) .....	105
Tabela 6. Dízimos de toda a capitania de São Paulo (1765 - 1797) .....	112
Tabela 7. Média dos rendimentos da dízima sobre os escravos na Alfândega de Santos (1791 – 1795) .....	114
Tabela 8. Rendimento - Cruzado do Sal (1790 - 1794) .....	116
Tabela 9. Relação dos valores arrecadados em razão do Subsídio Literário na capitania de São Paulo (1780-1796) .....	119

## **Lista de Gráficos**

Gráfico 1. Dízimo Total da Capitania de São Paulo (1765-1797) .....	113
---	-----

## Sumário

	Págs.
Introdução .....	9
Capítulo 1: A capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII	
1.1 – A capitania de São Paulo setecentista por seus contemporâneos: 1782-1788.....	18
1.2 – Balanço historiográfico sobre a capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII .....	33
1.3 – O desenvolvimento da agricultura exportadora e do comércio em São Paulo no final do século XVIII .....	44
Capítulo 2: O governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo (1788-1797)	
2.1 – O governo de Lorena sob a ótica da historiografia.....	57
2.2 – As instruções ao governador: um resumo das preocupações da Coroa.....	66
2.3 – As considerações documentais sobre o governo .....	79
Capítulo 3: O fomento econômico da capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena: o conhecimento, a organização e o desenvolvimento	
3.1 – A ação governativa .....	87
3.2 – As questões econômicas no governo de Bernardo José de Lorena .....	94
3.2.1 – A Calçada do Lorena e o Porto de Santos .....	97
3.3 – Dados quantitativos e qualitativos do governo: a evolução econômica da capitania de São Paulo por intermédio da arrematação de contratos e arrecadação de tributos.....	107
3.3.1 – Rendas econômicas: o dízimo e as dízimas.....	109
3.3.2 – Rendas tributárias: o cruzado do sal e o subsídio literário .....	114
Considerações Finais .....	121
Anexos.....	122
Fontes Documentais .....	126
Fontes Bibliográficas.....	133
Referências Bibliográficas.....	133



## Introdução

Os últimos anos do século XVIII foram palco de inúmeras mudanças. Segundo Fernando Novais, este período aparece como “um desses momentos tormentosos e fecundos em que se acelera significativamente o tempo histórico”<sup>1</sup>, que culminaria na passagem à sociedade burguesa e no desenvolvimento do capitalismo. As revoluções em curso na Europa representam, em conjunto, nas palavras de Hobsbawm, “a maior transformação da história humana desde os tempos remotos”, com o mesmo peso da invenção da “agricultura e a metalurgia, a escrita, a cidade e o Estado”<sup>2</sup>. Estas Revoluções marcariam a queda do absolutismo e dos Antigos Regimes europeus e o triunfo da burguesia e seus interesses econômicos e políticos sobre a sociedade, tendo a França e a Inglaterra papel destacado neste processo.

A Inglaterra no final do século XVIII, depois de um longo processo de transformações, dá início à chamada Revolução Industrial, marco da passagem para o capitalismo. O desenvolvimento de diferentes técnicas, evidenciadas pela indústria têxtil, a indústria do ferro e a máquina a vapor; o surto demográfico – passando de c. 6.008.000 habitantes em 1730 a c. 8.216.000 em 1790; o emprego de capitais na indústria, que permitiu o seu autofinanciamento e outros investimentos; e a manutenção e construção de estradas, permitiram “o ‘arranco’ da economia inglesa pela altura de 1775 ou 1780”<sup>3</sup>.

Em contrapartida, a França ainda era um país essencialmente agrícola. Nem mesmo a “Revolução” de 1789 trouxe mudanças estruturais à economia francesa. A grande propriedade rural subsistiu ou foi reconstruída e a aristocracia rural alcançou o poder após o fim da monarquia. A guerra travada contra a Inglaterra e o isolamento do país desviava a atenção e os esforços necessários ao progresso técnico que alavancariam as atividades industriais<sup>4</sup>.

As questões econômicas durante este período giravam, principalmente, em torno da agricultura, com o uso e os rendimentos provenientes da terra. Assim, a terra seria a única fonte geradora de renda e liquidez, e as relações sociais inerentes a este processo,

---

<sup>1</sup> Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 8 ed. São Paulo: Hucitec, 1995. (Estudos Históricos). p. 3.

<sup>2</sup> Eric J. Hobsbawm. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001. p. 17.

<sup>3</sup> Frédéric Mauro. *História Econômica Mundial: 1790-1970*. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. (Biblioteca de ciências sociais). p. 27-32.

<sup>4</sup> *Idem*. p. 60-65.

determinariam, ou deveriam determinar o desenvolvimento das sociedades<sup>5</sup>. A relação entre os “que cultivavam a terra e os que a possuíam, os que produziam sua riqueza e os que acumulavam”<sup>6</sup>, seria o ponto fulcral para a compreensão da expansão e da retração deste “universo rural”. A Inglaterra teria logrado melhor êxito que sua rival, França, em sua “Revolução Agrícola”, aglomerando minifúndios, racionalizando a tributação, liberando o comércio de restrições mercantilistas; vantagens que possibilitariam, entre outras coisas, a vitória inglesa na Guerra dos Sete Anos (1756-1763)<sup>7</sup>.

Tal processo de transição, evidentemente, também se refletia no mundo colonial americano, com uma enorme disputa entre Inglaterra e França pelos importantes mercados coloniais consumidores de manufaturados, particularmente dos domínios ibéricos. Por outro lado, Espanha e Portugal também procuravam neste contexto desenvolver suas manufaturas e aproveitar o potencial de suas colônias, o que ampliaria as contradições e as disputas no mundo colonial<sup>8</sup>.

Durante a chamada crise do século XVIII Portugal desenvolve uma política colonial procurando defender o exclusivo comercial e implementar o desenvolvimento manufatureiro na metrópole. Entraria em cena um *Novo Padrão de Colonização*, onde a “indústria, a agricultura e o comércio são objetos da ação governamental, definindo um espaço de ação das políticas públicas com elevado grau de unidade”<sup>9</sup>. Iniciado durante o consulado pombalino tal prática econômica e política segue durante o governo de D. Maria I, que com a finalidade de se desenvolver a indústria na metrópole, promove a diversificação agrícola na colônia e alavanca o comércio entre Brasil e Portugal<sup>10</sup>.

O crescimento do comércio colonial conduziria Portugal ao desenvolvimento de seu setor fabril, que, apesar de alguns entraves estruturais – baixa densidade populacional, baixo nível técnico e educacional, atraso no setor agrícola, autoritarismo estatal,

---

<sup>5</sup> Tese desenvolvida pelos Fisiocratas, aonde o excedente proveniente do setor agrícola conduziria as atividades não agrícolas. Do pagamento feito pelos camponeses aos proprietários rurais, seria possível a compra de produtos manufaturados junto aos artesãos, que receberiam apenas o valor de seus produtos e investiriam esta renda na manutenção de seus equipamentos e na compra de alimentos. Cf. John Eatwell; Joan Robinson. *Introdução à economia*. Rio de Janeiro/ São Paulo: Livros Técnicos e Científicos (LTC), 1979. p. 9-10.

<sup>6</sup> Eric J. Hobsbawm. *A Era das Revoluções... Op. cit.* p. 29.

<sup>7</sup> Cf. Roberto Campos. Apresentação. In: François Quesnay. *Quadro econômico dos fisiocratas*. São Paulo: Nova Cultural/ Círculo do Livro, 1996. (Os economistas). p. 203-207.

<sup>8</sup> Cf. José Jobson de A. Arruda. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Ática, 1980. (Ensaio, v. 64.). p. 112. O autor se baseia nas hipóteses desenvolvidas por *Frédéric Mauro* que identifica uma conjuntura de longa duração que se inicia em 1590 e finda em 1873. O quadro histórico desenvolvido pode ser apreciado nas p. 114-115.

<sup>9</sup> José Jobson de A. Arruda. Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, p. 66-78, jun./ago. 2000. p. 69.

<sup>10</sup> *Idem*.

sobreposição dos interesses da elite mercantil – caminhar para as transformações necessárias a sua industrialização<sup>11</sup>. Tal fato pode ser mensurado pela transformação da agricultura brasileira no final do século XVIII, “no qual as medidas relativas à política agrícola implodiram um dos esteios da antiga estrutura colonial, a relação entre monocultura, latifúndio e escravidão”, emergindo pequenas e médias propriedades com novas formas de integração do trabalho, “formas livres e semilivres”, “e, no limite, escravos africanos [...] utilizados na economia mercantil de subsistência”<sup>12</sup>.

Contudo, o *Novo Padrão de Colonização* não romperia o antigo sistema colonial e sim o fortaleceria, compondo um novo arranjo para o antigo quadro econômico, um “novo padrão de relacionamento bilateral”, onde “as colônias tornam-se mercados consumidores dos produtos industrializados metropolitanos e fornecedores de matérias-primas e alimentos, declinando gradativamente a primazia dos produtos ditos tropicais”<sup>13</sup>.

Segundo Caio Prado Jr., após “*acordar do sonho de metais e pedras preciosos*”, o grosso da produção colonial se destinaria ao mercado externo, e “as atividades econômicas da colônia se fixam naturalmente próximo aos portos de embarque e exportação”<sup>14</sup>. Com o “renascimento agrícola”, o açúcar voltava à cena e se configuraria como o principal produto de exportação da Colônia, acompanhado pelo desenvolvimento do cultivo do café, algodão, arroz e uma série de outros produtos.

A princípio, portanto, o desenvolvimento das colônias no continente americano visava o abastecimento do mercado europeu, onde o *sentido da colonização* do Brasil foi o de fornecimento de gêneros tropicais, como o açúcar, o tabaco, além ouro e diamantes, e, também, café; onde as atenções sempre estiveram voltadas para fora, com o comércio externo, e por meio desta especialidade foram organizadas a sociedade e a economia brasileiras, “a estrutura, bem como as atividades do país”<sup>15</sup>. Nas colônias européias da América a produção de gêneros para exportação estava ligada as grandes propriedades, com suas extensas plantações e com o trabalho sendo executado majoritariamente por escravos. As *plantations* e demais propriedades agrícolas exportavam produtos essenciais ao mercado europeu, como o açúcar, o café, o tabaco, e, posteriormente, o algodão para a indústria que se criava. Diversificava-se a produção, mas se mantinha o destino daquilo que se produzia.

---

<sup>11</sup> *Idem.* p. 76.

<sup>12</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>13</sup> *Idem.* p. 77

<sup>14</sup> Caio Prado Júnior. *História econômica do Brasil*. 12 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 85.

<sup>15</sup> Caio Prado Jr. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23 ed. São Paulo: Brasiliense, 2009. p. 30.

O comércio, por sua vez, tinha uma função chave para o abastecimento europeu destes produtos tropicais. As transações comerciais européias estariam, portanto, intimamente ligadas à exploração colonial, e se davam por meio de um “sistema de vias comerciais marítimas, que crescia rapidamente em volume e capacidade” circundando a terra, em seus portos e centros comerciais, e “trazendo seus lucros às comunidades mercantis européias do Atlântico Norte”<sup>16</sup>. Desta forma, a colonização, ou o *Antigo Sistema Colonial*, se estruturava a partir do comércio, seu ponto nevrálgico, mantendo a utilização de mão de obra escrava como mola propulsora da produção agrícola<sup>17</sup>. Segundo Fernando A. Novais, o *Antigo Sistema Colonial* seria o nome dado ao conjunto das relações entre as metrópoles européias e suas respectivas colônias na Época Moderna, o sistema colonial da era mercantilista:

Nem toda colonização se processa, efetivamente, dentro dos quadros do sistema colonial; fenômeno mais geral, de alargamento da área de expansão humana no globo, pela ocupação, povoamento e valorização de novas regiões [...] Nos tempos modernos, contudo, tal movimento se processa travejado por um sistema específico de relações, assumindo assim a *forma mercantilista de colonização*, e esta dimensão torna-se para logo essencial no conjunto da expansão colonizadora européia. Noutras palavras, é o *sistema colonial do mercantilismo* que dá sentido à colonização européia no período que medeia entre os Descobrimentos Marítimos e a Revolução Industrial<sup>18</sup>.

O Brasil, portanto, tratava-se de uma colônia de exploração destinada a enaltecer o desenvolvimento e crescimento econômico de sua metrópole por meio do exclusivo comercial, ou seja, “o monopólio do fluxo mercantil reservado unicamente para a metrópole, cuja efetividade tornava imprescindível a adoção de uma forte política protecionista que exigia, por seu turno, ações de natureza fiscal e militar para sua plena consecução”<sup>19</sup>. No entanto, a condição colonial não excluía a ação dos colonos e suas aspirações políticas ou econômicas que poderiam determinar algumas medidas adotadas no Brasil. Mesmo se enfatizando o mercado externo e a exportação de gêneros agrícolas há de se considerar a produção voltada para a subsistência e o abastecimento e, também, a forma como a administração colonial se moldava à colônia. Segundo Jobson de A. Arruda seria “impensável a exploração econômica das colônias sem a criação de condições mínimas”, e

---

<sup>16</sup> *Idem.* p. 35.

<sup>17</sup> Cf. Fernando A. Novais. *Estrutura e dinâmica do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

<sup>18</sup> *Idem.* p. 13-14. Para uma melhor compreensão do que foi o Mercantilismo vide: Eli F. Heckscher. *La Epoca Mercantilista: historia de la organizacion y las ideas económicas desde el final de edad media hasta la sociedade liberal*. México: Fondo de Cultura Económica, 1983

<sup>19</sup> José Jobson de Andrade Arruda. O sentido da Colônia: revisitando a crise do Antigo Sistema Colonial no Brasil (1780-1830). In: José Tengarrinha (org.). *História de Portugal*. 2 ed. Bauru/São Paulo: EDUSC/ Editora Unesp, 2001. p. 245-263. p. 246.

necessárias a consecução da exploração colonial, como “a implantação da máquina burocrático-administrativa, a criação da infra-estrutura portuária, das vias de circulação, do aparato de defesa interna e externa, da produção complementar ao setor exportador, representado pela subsistência”, pois seria impossível “explorar riquezas coloniais sem desenvolver, progressiva e concretamente, a colônia, sem ampliar suas massas populacionais e, por decorrência, agravar as tensões, os conflitos e as resistências”<sup>20</sup>.

Se as contradições do próprio sistema colonial permitiram sua reestruturação a partir das medidas políticas adotadas pela Coroa, para além do desenvolvimento de um mercado interno com a efetiva troca de gêneros entre as capitanias (abastecimento), estimasse que a produção de maior vulto se destinasse para o mercado externo em fins do século XVIII. Nesse sentido, onde se encontraria a capitania de São Paulo? Até que ponto as alterações econômicas e políticas atingiram a Capitania?

A Capitania de São Paulo, antes denominada São Vicente, permaneceu até meados do século XVIII em segundo plano dentro da exploração colonial. Nos dois primeiros séculos da colonização coube ao nordeste a posição de destaque na produção colonial, particularmente a açucareira, e no último quartel do século XVIII, São Paulo começa a se destacar como região produtora de gêneros agrícolas para exportação<sup>21</sup>.

Além da natureza econômica, outros fatores determinantes para a extinção da capitania foram de ordem administrativa e militar, sendo que possuíram uma função/determinação ambígua, tanto para extinguir como para restabelecer a Capitania.

Ademais, não obstante ter criado as novas capitanias de Goiás e Mato Grosso (por razões ligadas ao fisco e a solução de questões geopolíticas), interessava à Coroa, no Estado do Brasil, centralizar mais o poder. Todo o sul da colônia “sob um só mando” era a medida administrativa que Portugal julgava ser a mais acertada para organizar o combate à ameaça espanhola ao Rio Grande. E esse papel deveria caber ao Rio de Janeiro, para onde se transferiria a sede do governo em 1763. Quando Pombal paradoxalmente servindo-se quase que dos mesmos argumentos que se justificavam a extinção, restabeleceu a capitania em 1765, recorreu a D. Luís Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, para restaurá-la<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> *Idem*. p. 249.

<sup>21</sup> Caio Prado Jr. *História econômica do Brasil*. *Op. Cit.* “A lavoura de cana se desenvolve no litoral; mas o planalto interior, embora separado da costa pelo abrupto da Serra que dificulta singularmente os transportes e comunicações, também será beneficiado. Em conjunto, São Paulo já figurará no final do séc. XVIII como exportador de açúcar, embora modestamente com suas 1.000 caixas anuais que vêm depois das 20.000 da Bahia, 14.000 de Pernambuco e 9.000 do Rio de Janeiro”. p. 84.

<sup>22</sup> Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo de Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2 ed. São Paulo: Alameda, 2007. p. 9-10

Sendo assim, o motivo determinante para a restauração da administração da capitania de São Paulo se ligava à necessidade da Metrópole em garantir a defesa de seus territórios fronteiriços com os espanhóis. Mesmo com a assinatura do *Tratado de Madri* em 1750 (acompanhado por agressões de ambos os lados até sua cessação em 1761), os ânimos se agravaram após a *Guerra dos Sete Anos* (1756-1763), ocorrendo constantes invasões castelhanas no território português<sup>23</sup>. Neste ínterim, a Coroa contara com o auxílio financeiro de seus vassallos, fato corriqueiro desde o início da colonização, aonde a Coroa utilizava-se dos serviços prestados por particulares que arcavam com as despesas das empresas e em troca lhes eram concedidos algum título nobiliárquico; o que não foi diferente entre os paulistas em relação à defesa da Colônia contra ataques inimigos, na dominação de grupos insubmissos e, também, na ocupação e organização do território<sup>24</sup>.

No que tange a economia, a partir do primeiro governo pós-restauração, o de D. Luis Antonio Botelho de Souza, Morgado de Mateus, se pretendia implantar na Capitania “práticas agrícolas produtivas” que dependiam de uma série de alterações nos costumes dos lavradores, que deveriam se agrupar em povoações e utilizar novas tecnologias para a agricultura, como o arado e o adubo. Neste contexto de mudanças pontuais, tanto no campo político/ administrativo como na produção agrícola da Capitania de São Paulo, de acordo com Maria Luiza Marcílio, podemos apontar o governo de Bernardo José de Lorena como um dos que merecem destaque por sua administração<sup>25</sup>.

Segundo Maria Thereza S. Petrone, apesar de todas as medidas tomadas pelos governadores que antecederam ao governo de Lorena, apenas neste mandato reaparece a preocupação com o desenvolvimento da Capitania, pois foram tomadas várias medidas para aumentar a produção agrícola além de coibir o comércio que não fosse realizado pelo porto de Santos<sup>26</sup>.

Como o grosso da produção de gêneros agrícolas na capitania de São Paulo se localizava no planalto paulista e seu escoamento para o mercado externo, naturalmente

---

<sup>23</sup> Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007. p. 12-13.

<sup>24</sup> Maria A. de Menezes Borrego. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010. p. 135. Para um aprofundamento do tema, v. Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil c. 1530- c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2008.

<sup>25</sup> Maria Luiza Marcílio. *A cidade de São Paulo: povoamento e população 1750-1850*. São Paulo: Pioneira, 1974. p. 22.

<sup>26</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968. p. 17.

ocorria no litoral, e como a intenção do governador Bernardo José de Lorena era concentrar a distribuição da produção paulista no Porto de Santos, o obstáculo natural da Serra do Mar se apresentava como um problema para suas aspirações. Durante o período colonial a Serra representava um entrave para comunicação entre as vilas localizadas no planalto paulista e a região litorânea desde a “descoberta” do Planalto de Piratininga<sup>27</sup>, e vencer o “caminho de São Vicente a São Paulo” por meio de uma boa via de comunicação esteve presente nos esforços dos governadores do período, principalmente após a restauração de sua autonomia em 1765<sup>28</sup>.

O governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo ficou marcado pela construção de uma estrada sobre a Serra de Paranapiacaba a qual ligava a cidade de São Paulo à vila de Santos. Essa estrada ficou conhecida para a posteridade como *Calçada do Lorena*. A *Calçada* teria possibilitado a efetividade do comércio direto da capitania de São Paulo com o mercado externo, ou seja, principalmente o comércio direto entre os gêneros produzidos no planalto paulista com diversos artigos provenientes da metrópole ou sob sua tutela. Além da exposição dada à construção da *Calçada*, destaca-se a importância que passou a ter o Porto de Santos para os negócios da capitania de São Paulo.

Apontado, de antemão, como um dos governos que se destacou para o incremento da produção agrícola e o fortalecimento do comércio externo em São Paulo, nossa pesquisa visa mensurar até que ponto as ações tomadas pelo governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo estariam de acordo com a nova posição econômica e política adotada pela Coroa em fins do século XVIII.

Para tanto, analisamos os documentos correspondentes ao governo de Bernardo José de Lorena nos códices do *Arquivo Histórico Ultramarino*, referentes à capitania de São Paulo e pertencentes ao *Projeto Resgate*, assim como os documentos arrolados na coleção do *Arquivo Histórico do Estado de São Paulo* denominada *Documentos Interessantes para a História e costumes de São Paulo* e as *Atas da Câmara Municipal de São Paulo* para o período. Da mesma forma, consultamos a historiografia produzida a respeito do governo de Bernardo José de Lorena e tentamos avançar em alguns pontos, entretanto, não foi possível pesquisar mais documentos que poderiam nos indicar alguns fatos mais relevantes sobre o tema de pesquisa, mas, nesse sentido, tentamos de certa

---

<sup>27</sup> Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 93-107.

<sup>28</sup> “Caminho de São Vicente a São Paulo”. Antônio Barreto do Amaral. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. v. XIX. (Coleção Paulística). p. 137-138

forma nos ater aos documentos que poderiam nos indicar se houve ou não um diferencial no governo Lorena e se este estaria em acordo com os posicionamentos da metrópole ou articulando somente com os interesses locais da capitania de São Paulo.

Nossa dissertação está dividida em três partes. Na primeira discutiremos a posição da capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII, levando-se em conta os apontamentos feitos pelos contemporâneos aos fatos, que viam a Capitania como decadente. Estes sujeitos estariam dentro da lógica estabelecida pela Real Academia de Ciências e as formas de como os gêneros agrícolas poderiam resultar num maior aumento das rendas obtidas pela Coroa. Da mesma forma procuramos estabelecer um balanço historiográfico sobre o período e entender como a conjuntura política e econômica que norteia o fim do século XVIII contribuiu para o desenvolvimento econômico da capitania de São Paulo estimulando novas formas de exploração dos gêneros agrícolas e de estímulo ao comércio.

No segundo capítulo analisaremos o governo de Bernardo José de Lorena por sob a ótica da historiografia que trataram sobre seu governo, tentando estabelecer um balanço entre as linhas que se escreveram sobre a governança as instruções encaminhadas ao governador e as considerações feitas pela Coroa, além dos vassalos paulistas e as impressões de seu sucessor sobre seu mandato.

No terceiro capítulo, discutiremos as medidas tomadas pelo governador para o desenvolvimento econômico da capitania de São Paulo, verificando suas principais ações a frente da administração, por intermédio da análise da correspondência ativa e passiva trocada entre Governador, a Coroa e outros funcionários da metrópole. Além das questões políticas e econômicas, tentaremos discutir sobre a importância do calçamento do Caminho do Mar para a inserção de São Paulo no comércio ultramarino de maior vulto e quais seriam os possíveis motivos que levaram Bernardo José de Lorena a levar a cabo tal construção, a qual o eternizou. Da mesma forma, há o soerguimento da Alfândega de Santos e o porto da vila de Santos, fato que gerou um debate sobre as reais intenções de sua efetivação na capitania de São Paulo durante o mandato do governador. Por intermédio de alguns números alcançados pela capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena, principalmente sobre o volume dos tributos arrecadados, procuraremos evidenciar a evolução econômica da capitania de São Paulo.

Entretanto ressaltasse a ausência de alguns dados que poderiam nos proporcionar uma melhor evidência dos feitos realizados pelo governador a frente da capitania de São



Paulo, ausências que se fazem pela frustração em se encontrar alguns documentos “reveladores” ou tabelas completas sobre o período estudado nos documentos “mais acessíveis” e que certamente seriam sanadas por uma pesquisa mais apurada nos arquivos europeus.

## Capítulo 1 – A capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII

### 1.1 – A capitania de São Paulo setecentista por seus contemporâneos: 1782-1788.

*“Sendo a capitania de São Paulo, antes denominada de São Vicente, a mais antiga da América, e o povo dela, o que melhor tem servido a sua Majestade; porque à custa da própria fazenda descobriu, em grande utilidade da Real Coroa, as Minas de Cuiabá, Mato Grosso, Vila Rica e Goias, quando tendo-se intentado diversos descobrimentos à custa da Real Fazenda, em que diferentes tempos, fez grandes despesas, nunca se concluíram, é hoje a mais decadente da América”*<sup>29</sup>.

Assim se inicia o discurso escrito por Marcelino Pereira Cleto em meados de 1782, ano da publicação de sua famosa *“Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la”*. Nascido na freguesia de Santa Catarina, região de Leiria<sup>30</sup>, em Portugal, Marcelino Pereira Cleto ocupou diversos cargos administrativos no Brasil: foi Juiz de Fora e Juiz da Alfândega na Vila de Santos (1779-1786), Ouvidor e Provedor dos Defuntos e Ausentes da Comarca do Rio de Janeiro (1787-1791), escrivão da devassa fluminense sobre a Inconfidência Mineira (1789-1790), e Desembargador da Relação da Bahia (1791-1794)<sup>31</sup>.

Segundo Marcelino Pereira Cleto, São Paulo teria florescido com os descobrimentos auríferos iniciados pelas bandeiras e declinado logo após o desmembramento da capitania de Minas Gerais em 1720<sup>32</sup>. Neste momento a capitania de São Paulo deixou de recolher uma boa parte dos Quintos que se arrecadavam sobre o ouro que se extraía nas minas e que circulavam por seu território. Fator preponderante para a decadência de São Paulo, que além de perder seu suposto controle sobre as jazidas

---

<sup>29</sup> Marcelino Pereira Cleto. *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística). p. 17-52. A citação encontra-se na página 17.

<sup>30</sup> Cf. *“Habilitações de Marcelino Pereira Cleto”*. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. (06/1778). PT-TT-MCO-A-C-002-013-0026-00003\_m0010.

<sup>31</sup> Marco Antonio Silveira. *Nativismo por adoção: letras e percurso do doutor Marcelino Pereira Cleto (1778-1794)*. *RIHGB*, Rio de Janeiro, n. 452 (a. 172), p. 115-176, jul./set. 2011.

<sup>32</sup> De acordo com a documentação é possível verificar que desde a fundação da *Capitania de São Vicente* (1532-1709), passando pela denominação de *Capitania de São Paulo e Minas de Ouro* (1709-1720) e finalmente *Capitania Real de São Paulo* (1720-1821), era comum a referência da região apenas como São Paulo. Para uma melhor compreensão de tal uso verificar os seguintes volumes: José Jobson de A. Arruda.(Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 1(1644-1830)*. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2000. 1 v.; *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 2(1618-1823)* – Mendes Gouveia. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2002. 2 v.; *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 3(1618-1823)* – Índice Mendes Gouveia. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2004. 3v.

auríferas, perdia outras somas adquiridas com o comércio local após a construção de uma nova rota para o escoamento da produção aurífera das Minas. O ouro passaria a ser escoado pelo *Caminho Novo*, ligação direta das Gerais ao Rio de Janeiro. O Caminho Novo demorou um período de vinte anos para ser concluído, de 1702 a 1722<sup>33</sup>. Marcelino Pereira Cleto indaga que antes todos os negócios se moviam pela capitania de São Paulo e com a divisão “*fizeram-se para todas as Minas diferentes caminhos, e em todos eles se estabeleceram inumeráveis paulistas*” e a São Paulo, “*ao mesmo tempo cerceada no distrito, sem a maior parte do negócio, e a falta de povoação*”, restara para não ser extinta, “*o seu terreno abundante dos gêneros de primeira necessidade*”<sup>34</sup>.

Na época da construção deste novo caminho, os paulistas “pareciam” prever os possíveis problemas que poderia acarretar para a Capitania e a questão foi levada ao conhecimento da Coroa por intermédio do Conselho Ultramarino. A Câmara da Vila de São Paulo representada pelo então governador da capitania de São Paulo e Minas, Antônio Albuquerque Coelho de Carvalho, elaborou algumas propostas que solicitavam, entre outras coisas, a proibição do *Caminho Novo do Rio de Janeiro*, para que não houvesse a perda de rendimentos adquiridos com a circulação do ouro dentro dos limites da Vila e, também, da Capitania<sup>35</sup>.

Para Cleto caberia a Coroa a recuperação da Capitania com a recomposição de sua população que havia se direcionado às regiões auríferas, enviando colonos de Portugal que poderiam estimular a produção agrícola, consequentemente, revitalizando a Real Fazenda com o pagamento dos tributos sobre os gêneros cultivados e comercializados. Mas para o desapontamento do autor, as únicas medidas adotadas pela Coroa foram a subordinação da capitania de São Paulo ao governo do Rio de Janeiro no ano de 1748<sup>36</sup> e depois o restabelecimento de sua autonomia em 1765.

A autonomia teria se dado somente após as ameaças dos espanhóis na fronteira meridional do Brasil. Mesmo com a restauração da Capitania e a vinda de seu primeiro

---

<sup>33</sup> Para uma melhor compreensão do impacto do *Caminho Novo* na economia das Minas Gerais, vide: Renato Pinto Venancio. *Caminho Novo: a longa duração*. *Varia História*, Belo Horizonte, n. 21, p. 181-189, jul. 1999.

<sup>34</sup> Marcelino Pereira Cleto. Dissertação...*Op. cit.* p. 17.

<sup>35</sup> Cf. “*PARECER (minuta) do Conselho Ultramarino sobre as propostas da Câmara de São Paulo e do governador e capitão general da capitania de São Paulo e Minas, Antônio Albuquerque Coelho de Carvalho, para que, entre outras medidas: seja proibido o Caminho Novo do Rio de Janeiro para as minas; que seja dado o título de cidade à vila de São Paulo; sejam levadas em conta, na cobrança das avenças diárias, as faltas, mortes e fugas de escravos e também que seja taxado o gado e as cargas vindas da Bahia etc. Pareceu ao Conselho poder o governador arbitrar sobre aquelas questões*”. (12/02/1711). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023, Cx. 1, D. 21.

<sup>36</sup> Marcelino Pereira Cleto. Dissertação... *Op. cit.* p. 17.

Governador e Capitão-general D. Luís Antônio Botelho de Souza Mourão (1765-1775), e, também com os governos posteriores, particularmente o de Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782), a situação econômica em nada havia melhorado. Pelo contrário, estes governos teriam contribuído para o desfalque da economia paulista, por conta de suas intensas expedições militares e pela recusa de recrutamento por parte dos habitantes da capitania de São Paulo, os obrigando a manter tropas pagas na Capitania. Tais problemas, segundo Cleto, eram evidenciados e mensurados pelas receitas obtidas, e originavam “*todas as dívidas passivas, a que nesta capitania é obrigada a Fazenda Real*”<sup>37</sup>.

Com isso, segundo o autor, o aumento da Fazenda Real só seria possível se fosse dada maior atenção à escolha de um local adequado para a produção agrícola e dos gêneros que deveriam ser incentivados e intensificados. Em outras palavras, caberia a Coroa escolher em qual região os gêneros agrícolas se adequariam melhor e se tornariam mais interessantes economicamente à Capitania, levando-se em conta tanto a facilidade da produção e quanto de sua comercialização.

Marcelino Pereira Cleto aponta que a agricultura sempre fora mais lucrativa na marinha que nas terras do “Sertão” – devido sua posição geográfica e a produção de gêneros consumidos na América e na Europa<sup>38</sup> – onde teriam “*mais valor*” e “*por meio da navegação, se lhes dá nas terras desta costa, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, fácil consumo e com utilidade*”, e ainda “*fazem maior em razão da navegação, e comércio para a Europa*”<sup>39</sup>.

A Coroa, portanto, deveria cuidar melhor da agricultura de gêneros exportáveis na região litorânea e no planalto serem incentivados apenas o cultivo de gêneros com maior facilidade de transporte para o litoral, estimular a criação de gado, a exploração das minas de ouro e das de ferro e “aço” de Sorocaba, e o comércio dos gêneros agrícolas destinados ao abastecimento interno, provendo o aumento dos recursos da Real Fazenda<sup>40</sup>. Caberia ao planalto paulista o desempenho de funções acessórias, mas necessárias à prosperidade da Real Fazenda, aumentando a arrecadação do dízimo com os minérios e com a produção de gêneros que poderiam ter seu excedente trocado por produtos importados.

---

<sup>37</sup> *Idem.* p. 18.

<sup>38</sup> A explicação sobre a escolha do local de produção na capitania de São Paulo encontra-se em: Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 94. Adiante argumentaremos a respeito desta questão.

<sup>39</sup> Marcelino Pereira Cleto. *Dissertação...Op. cit.* p. 19-20.

<sup>40</sup> *Idem.* p. 21.

No planalto, de acordo com os dados levantados por Marcelino Pereira Cleto, tendo como ponto chave a cidade de São Paulo, se produzia bem o milho e o feijão e de forma sofrível a cana-de-açúcar, a mandioca, o anil e o trigo, “*sendo que destes últimos gêneros pouco se cuida, e os paulistas se aplicam à criação de animais, e com efeito delas sai muito gado e toucinho*”<sup>41</sup>; na região de Curitiba, se produzia trigo e gado – item que entra em declínio na região por conta da criação generalizada de gado na capitania; na vila de Itu se produzia melhor o açúcar; em Sorocaba, o ferro e o “aço” – mas não havia um minerador especializado na capitania; toda a marinha era abundante em peixes, com destaque para a Vila de Paranaguá<sup>42</sup>.

O aumento das culturas existentes e das que deveriam ser implantadas na marinha se daria por meio da vinda de embarcações ao porto de Santos e a facilidade de sua negociação pela menor distância entre o local de produção e da venda. E para que a vinda de embarcações fosse possível, num primeiro momento, a Coroa agiria de forma arbitrária. Posteriormente o comércio ocorreria de forma espontânea, com a vinda de navios “*que trouxessem à vila de Santos em direitura às fazendas da Europa, e carregassem, ou por conta dos donos dos navios, ou dos agricultores os efeitos, que tivessem, sem nunca lhes tirarem a liberdade de os vender, a quem bem lhes parecesse*”<sup>43</sup>.

Além disso, os contratos disponíveis na marinha (Contrato das Baleias e do Sal) eram atraentes e lucrativos para quem neles investisse. Os contratadores encontrariam facilidades para remeter os produtos brasileiros e trocá-los por produtos europeus e, também, poderiam vir ao porto de Santos alguma carga da Cia. do Alto Douro (como o vinho, a aguardente e o vinagre) onde seriam consumidos sem qualquer entrave<sup>44</sup>. Ao se animar a agricultura na marinha, se deveria incentivar a venda de seus gêneros de forma direta para Portugal, ao invés de seguir o seu curso habitual, sendo a produção negociada na capitania do Rio de Janeiro.

*Servia isto de se animar a agricultura nesta marinha; porque tudo, o que ela produz, vai em pequenas embarcações para o Rio de Janeiro, se vai por conta do agricultor paga frete para o Rio, e lá deve fazer toda a despesa até à venda, e se já vi vendido deve ser por preço, que o comprador possa fazer toda esta despesa, e de uma ou outra frota diminui sempre o preço ao lavrador, o que não*

---

<sup>41</sup> *Idem.* p.19.

<sup>42</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>43</sup> *Idem.* p. 23.

<sup>44</sup> *Idem.* p. 23.

*seria, se ele pudesse em direitura navegar os seus efetivos; porque lhe acresciam ao preço, e o animavam, aquelas despesas que deste modo evitava*<sup>45</sup>.

Contudo, o uso pleno da marinha como centro exportador de toda a produção da Capitania seria comprometido pelos impedimentos de transporte entre o planalto e o litoral. Era necessário, também, melhorar os caminhos situados na serra entre São Paulo e Santos, além de alguns trechos de rios ou alagadiços, possibilitando o transporte dos gêneros produzidos na região do planalto para o litoral, ampliando, assim, a distribuição da produção paulista para outros centros comerciais e demais portos do Brasil.

Melhorando-se o caminho o comércio seria facilitado e as transações comerciais se tornariam ágeis. A utilidade do caminho incorreria em benefícios diretos para a Fazenda Real, principalmente pela cobrança do direito de passagem e o armazenamento das produções em suas instalações, obrigando-os a usufruírem destes recursos, *“pois se não forem nas suas canoas, não se recolham nos seus armazéns, menos que paguem por acondicionarem neles o equivalente da passagem, e deste modo ficam ligados os comerciantes para não se servirem de outras”*<sup>46</sup>.

Sendo assim, para Marcelino Pereira Cleto, se o comércio em Santos estivesse animado e florescendo naturalmente mais fazendas da Europa seriam enviadas para a Capitania e os demais moradores viriam à Vila de Santos comprarem o que precisavam aumentando os recursos da Fazenda Real da capitania de São Paulo. Enquanto não se cuidasse desta questão os valores arrecadados em São Paulo não cresceriam, por conta de seus moradores se dirigissem ao Rio de Janeiro para negociar suas produções e adquirirem produtos importados, gastando, obviamente, suas economias naquela praça.

Em linhas gerais, seriam estas as ideias de “um administrador que ocupou cargo importante na Capitania e que se atribuiu a tarefa de diagnosticar os seus males e as razões de sua decadência”<sup>47</sup>, deixando algumas “sugestões” a respeito do que poderia ser tomado a cabo para se recuperar o prestígio que São Paulo tivera à época do alvorecer da mineração.

Entretanto, Renato de Mattos, avulta que Marcelino Pereira Cleto representaria os interesses de negociantes radicados em Santos, fato que poderia ser comprovado pela insistência do Juiz da Alfândega em se reverter a sede da Capitania para a vila litorânea,

---

<sup>45</sup> *Idem.* p. 24.

<sup>46</sup> *Idem.* p. 31.

<sup>47</sup> Ernani Silva Bruno. Introdução. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística). p. 5.

considerando que a permanência do centro do poder na cidade de São Paulo “era algo pernicioso aos interesses sedimentados na praça de Santos – os quais deveriam ser atendidos, mesmo que isso representasse o fim da própria autonomia da capitania”<sup>48</sup>. Para Renato de Mattos, não existia carência de produtos para serem negociados em Santos, e sim a preferência dos produtores envolvidos no comércio de exportação, importação e cabotagem em negociar com a capitania do Rio de Janeiro, onde a margem de lucros e o financiamento seriam maiores<sup>49</sup>.

Em 1783, Manoel Cardoso de Abreu, em seu compêndio a respeito da hidrografia, flora e fauna do Sertão, intitulado “*Divertimento Admirável*”, aponta os problemas relacionados à produção de gêneros na capitania de São Paulo e a miséria de sua população<sup>50</sup>. Nascido em 1750, na freguesia de Ararituaba (Porto Feliz), trabalhou nas monções; no comércio de muares entre Curitiba e Sorocaba; foi guarda-mor das jazidas de minérios da vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Itapetininga em 1774; nomeado comandante de uma expedição ao Iguatemi em 1776; feitor comissário do provimento das tropas de defesa do Rio Grande do Sul; e tropeiro, onde comercializava gado e muares em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro<sup>51</sup>. Foi detido em São Paulo sob a acusação de desvio de diamantes em 1779, ficando preso até 1784, e sendo absolvido em 1785. Durante sua prisão escreve seu “*Divertimento Admirável*” dedicando-o a Martinho de Melo e Castro. Após o cárcere, aceita o cargo de enfermeiro do Hospital Militar de São Paulo no ano de 1784; em 1789 ocupou o cargo de escriturário da Secretaria de Governo de São Paulo; em 1792 foi promovido à oficial maior, cargo que ocupou até seu falecimento em 1804<sup>52</sup>.

---

<sup>48</sup> Renato de Mattos. *Política, Administração e Negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788-1808)*. 2009. 220 f. Dissertação (Mestre em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009. p. 71. Marcelino Pereira Cleto chega a sugerir que se não fossem tomadas medidas as medidas elencadas por ele, seria melhor a Capitania perder sua autonomia e, novamente, se submeter ao controle da capitania do Rio de Janeiro. Cf. Marcelino Pereira Cleto. *Dissertação... Op. cit.* p. 41.

<sup>49</sup> *Idem.* p. 74.

<sup>50</sup> Manoel Cardoso de Abreu. *Divertimento admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuiabá e Mato Grosso*. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística). p. 53-87.

<sup>51</sup> Cf. Renata Ferreira da Costa. *Um caso de apropriação de fontes textuais: Memória Histórica da Capitania de São Paulo, de Manuel Cardoso de Abreu, 1796*. 2012. 507 f. Tese (Doutorado em Letras) – Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, FFLCH, Universidade de São Paulo, 2012. p. 29-31.

<sup>52</sup> *Idem.* p. 31.

No capítulo XIII de seu compêndio, Manoel Cardoso de Abreu se concentra nas questões econômicas referentes à cidade de São Paulo e outras regiões da Capitania, enunciando as povoações e as negociações realizadas por seus habitantes<sup>53</sup>.

Segundo Abreu, os habitantes da cidade de São Paulo viviam de vários tipos de negociações. Alguns viviam do comércio com a cidade do Rio de Janeiro; outros de seus ofícios; outros do comércio de gado e muares, que eram negociados na “*mesma cidade e seu continente como também aos andantes de Minas Gerais*”, quem vinham a São Paulo comprar animais para os revenderem nas Minas; e outros, que compravam “*alguns efeitos da mesma capitania, como são panos de algodão e açúcar, e vão vender às Minas, labutando nesta forma todos naquilo a que se aplicam*”<sup>54</sup>.

Da cidade emanavam caminhos para outras capitanias e nestas estradas se formaram algumas vilas, que apesar de populosas eram “*todas muito pobres e a maior parte miserável porque os seus efeitos, que são os mantimentos, apenas dão para vestirem e comerem o sal, vendendo uns na mesma cidade e outros para o Rio de Janeiro e também aos passageiros*”<sup>55</sup>. Seus moradores viviam de pequenas negociações que permitiam apenas a manutenção de suas necessidades regulares.

Algumas vilas localizadas no litoral eram menos miseráveis, principalmente Santos e Paranaguá. Do litoral Norte, São Sebastião e Ubatuba, o comércio girava em torno do fumo, pesca e aguardente; em Santos, desembarcavam as fazendas que vinham do Rio de Janeiro para a capitania e para as minas de Cuiabá e Mato Grosso. Se em Santos estava o centro de comercialização do sal, e obrigatoriamente todos deveriam se dirigir até lá para adquiri-lo; em contrapartida, São Vicente, Conceição de Itanhaém, Iguape e Cananéia seriam mais pobres, comercializando apenas “*a pesca, alguma farinha de mandioca e madeiras*”<sup>56</sup>, cujos resultados dariam apenas para a alimentação e o vestuário. Já a vila de Paranaguá possuía um comércio mais avultado, por conta de sua posição central em relação à comarca do Paraná e pela circulação de ouro extraído na região.

---

<sup>53</sup> Cf. Manoel Cardoso de Abreu. Divertimento admirável... *Op. cit.* O capítulo XIII, “*Notícias particulares da cidade de S. Paulo. Da extensão da sua capitania, nome da povoação e negociação de seus habitadores*”, encontra-se entre as p. 83-87.

<sup>54</sup> *Idem.* p. 83-84.

<sup>55</sup> *Idem.* p. 84. Na estrada para o Rio de Janeiro e Minas Gerais existiam as seguintes vilas: Mogi da Cruzes, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Vila Nova e São Luís do Paraitinga, as freguesias da Conceição, Facão (Cunha), São Miguel, Escada e Nazaré. No caminho para Goiás: Jundiá, São João de Atibaia e Mogi Mirim, as freguesias de Juqueri e Jaguari (Bragança Paulista).

<sup>56</sup> *Idem.* p. 85.



No caminho para Cuiabá a situação era outra. As vilas localizadas em sua extensão comercializavam açúcar, criavam cavalos, gado e panos de algodão, negociados junto aos frutos da mineração cuiabana<sup>57</sup>. Os moradores que habitavam as estradas destinadas à comercialização de muare e gado, como Viamão e Sorocaba, que além dos animais produziam algodão e extraíam algum ouro, seriam mais abastados. Outras vilas, como Itapetininga, Faxina (Itapeva) e Apiaí, realizavam o mesmo comércio, mas de forma mais módica. Os habitantes de Iapó (Castro) sobreviviam de suas pequenas colheitas negociadas aos passageiros, da mesma forma que os de Santo Antonio da Lapa, Lages, Curitiba e São José<sup>58</sup>.

Mesmo descrevendo a situação da agricultura e do comércio nestas localidades, a maior preocupação de Manoel Cardoso de Abreu não se atrelava com a promoção desta ou daquela cultura, mas sim com a incompatibilidade de manutenção de regimentos pagos em São Paulo. Os regimentos não poderiam ser dispensados pela Coroa, que deveria mover a produção colonial, e para se atenuar o estado em que se encontrava a economia da Capitania, Abreu fez a seguinte indicação:

*se S.Mag.e tivesse a lembrança de suspender as fábricas de fumo de tabaco nas Minas Gerais, e extraírem-se na capitania de São Paulo para se disporem nas Minas, pondo um tributo em cada arroba que passar pelos registros para negócio, porque sendo este comércio freqüentado seriam os réditos habilitados para se pagarem os registros na capitania mais remediada, sendo certo que esta resolução não prejudica ao comércio das minas por serem fábricas de menos consideração, e por este princípio fica remediada a opressão da mesma capitania<sup>59</sup>.*

Para Manoel Cardoso de Abreu, o que remediaria a pobreza paulista seria a intensificação do comércio interno com a regulação por parte da Coroa sobre a produção de tabaco em São Paulo. Se sua produção e negociação fosse de exclusividade da capitania de São Paulo resultaria no aumento do comércio de outros itens produzidos na região, com o aumento do fluxo de comerciantes e compradores nos limites da Capitania. Assim, ao se estimular a produção deste item em São Paulo e suspendê-la em Minas Gerais, automaticamente, se obrigaria comerciantes interessado em adquiri-lo a se destinarem a Capitania, podendo comprar outros gêneros e/ou negociar suas produções com os

---

<sup>57</sup> *Idem.* p. 85. Neste caminho existiam as seguintes vilas: Paranaíba, Itu, a freguesia de Araçariguama e Araraitaguaba (Porto Feliz). As freguesias localizadas no subúrbio de Porto Feliz: Cotia, São Roque e Santo Amaro; eram consideradas como miseráveis.

<sup>58</sup> *Idem.* p. 86.

<sup>59</sup> *Idem.* p. 87.

produtores paulistas. Consequentemente caberia aos agricultores atender a demanda que se estabeleceria.

Ressalta-se que o tabaco era moeda corrente para a aquisição de escravos e, caso a capitania de São Paulo conseguisse se destacar como centro produtor deste gênero, certamente, se aumentaria o volume de africanos destinados a agricultura, desenvolvendo sua produção; estimularia os setores mercantis, com altos lucros obtidos nas transações; e beneficiaria a Coroa, com o pagamento dos impostos arrolados tanto à venda dos gêneros agrícolas quanto na aquisição de mão de obra.

Como a capitania de São Paulo encontrava-se numa situação miserável, o estímulo a produção agrícola com a vinda de escravos para suas plantações, aumentaria sua capacidade de produção e permitiria uma melhor negociação entre os produtores paulistas e o setor mercantil, o qual poderia se dirigir com maior frequência a São Paulo sem a necessidade de se abastecerem em outras capitanias do Brasil.

Para o Tenente General José Arouche de Toledo Rendon a capitania de São Paulo, também, se figurava como uma região miserável. O que não teria ocorrido com as capitanias que foram descobertas pelos desbravadores paulistas em outros tempos, que haviam florescido, pois se achavam “*com outra povoação, outro comércio e outra agricultura*”<sup>60</sup>.

Rendon nasceu em 1756 em São Paulo e bacharelou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1779. Em São Paulo exerceu o cargo de Juiz de Demarcações de sesmarias entre 1782 e 1783 na vila de São Paulo e Parnaíba; foi Juiz Ordinário de Barrete<sup>61</sup> em 1793; Capitão agregado do Regimento de Infantaria de Milícias em 1789; Coronel do 2º Regimento em 1795; Mestre de Campo em 1796; Inspetor Geral das Milícias da Capitania em 1808; Brigadeiro em 1813; Marechal de Campo entre 1819 e 1822; e Tenente-General de 1829 a 1834, ano de seu falecimento<sup>62</sup>. Escreveu suas “*Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo*” no segundo semestre de 1788 e foram

---

<sup>60</sup> José Arouche de Toledo Rendon. Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo. In:\_\_\_\_\_. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística). p. 1.

<sup>61</sup> “As eleições de barrete eram aquelas que ocorriam durante um ano não eleitoral para o preenchimento de um cargo na câmara de vereadores. Eram assim conhecidas porque os votantes depositavam papeis com o nome de seu candidato em um barrete para que então um desses fosse sorteado e assumisse a função vaga”. Cf. Isis Messias da Silva. Pelouros e barretes: juízes e vereadores da Câmara Municipal de Curitiba, século XVIII. In: Encontro Regional de História: o historiador e seu tempo ANPUH/SP, XVIII, 2006, Assis. *Anais...* Assis: UNESP, 2006. CD.

<sup>62</sup> Cf. Paulo Pereira dos Reis. O Tenente-General José Arouche de Toledo Rendon: suas ideias e seus principais escritos (Introdução). In: José Arouche de Toledo Rendon. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística). p. VII-VIII.

encaminhadas para o Governador e Capitão-General em exercício, Bernardo José de Lorena<sup>63</sup>.

Segundo Rendon, as causas que levaram a miséria da Capitania seguiram ordens distintas, sendo a própria formação natural da região o fator primordial para tal estado de coisas. A natureza produziria frutos, animais e peixes em abundância, o que inclinou os habitantes locais a não se obrigarem a sementeira e a criação de animais, os despindo “*daquela bem regulada ambição que faz florescer os Estados e impele os homens ao trabalho e às indústrias*”<sup>64</sup>. A fartura de alimentos e sua facilidade de aquisição não predisporiam um cenário ao trabalho, algo que fora assimilado pelos descendentes indígenas, por mestiços e europeus que habitavam a Capitania. Apenas os escravos trabalhavam na agricultura, por força e não por convicção, enquanto os lavradores paulistas se dedicavam apenas alguns meses por ano a tal tarefa, de dois a três meses, seguindo um método não muito convencional aos olhos de Rendon.

*O que pretende fazer a sua roçada ou derrubada de mato convoca os seus vizinhos para certo dia em que depois de comer muito e beber melhor, pegam nos machados e nas foices, mais animados do espírito da caninha do que do amor do trabalho. Acabada aquela função convocam-se para outras, e este vem a ser unicamente o tempo em que trabalham, com interpolação de dias*<sup>65</sup>.

Em São Paulo, poucos habitantes planejavam a construção de suas habitações e realizavam plantações de forma controlada, além de não possuírem escravos para a realização de trabalhos dispendiosos, e, no limite, se contentavam com a colheita de frutos silvestres e a acomodações rudimentares. Sendo assim, o comércio seria impossível e caberia ao governador, Bernardo José de Lorena, “*aplicar os meios úteis para que os homens trabalhem*” como primeira medida a fim de se reverta tal situação<sup>66</sup>. Com a mudança no ritmo da produção, superando a subsistência, seria possível, obviamente, a produção de excedentes agrícolas que poderiam ser negociados com produtos importados e/ou vendidos.

Os gêneros para exportação estariam concentrados no litoral e em algumas vilas do planalto que produziam “*o anil, o café, o algodão, quer seja em rama, quer em pano, e*

---

<sup>63</sup> Cf. “Ofício que acompanha as reflexões sobre a agricultura na capitania de S. Paulo”. In: José Arouche de Toledo Rendon. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística). p. 15-16. Os textos de Rendon também se encontram publicado em: *Arquivo do Estado de São Paulo. Publicação oficial de Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Diversos. São Paulo: Cardozo Filho & Comp., 1915. 44 v. p. 195-215.

<sup>64</sup> José Arouche de Toledo Rendon. *Reflexões sobre o estado... Op. cit. Loc. cit.*

<sup>65</sup> *Idem*. p. 2.

<sup>66</sup> *Idem. Ibidem.*

*ainda os toucinhos, que tudo tem exportação para as capitânicas vizinhas e alguns para a Europa*”<sup>67</sup>. Os agricultores paulistas cultivavam gêneros exportáveis e era preciso incentivar sua produção em larga escala a fim de se alcançar melhores resultados com sua comercialização.

Segundo Rendon, a situação se complicou a partir da “*Lei de 6 de junho de 1755*”<sup>68</sup>, que libertava os indígenas de sua condição servil. Os indígenas eram vistos por ele como os indivíduos mais vadios da Capitania e do Brasil, e antes de serem considerados livres eram obrigados a trabalhar para seus senhores, produzindo segundo a lógica destes, e logo após o *Alvará*<sup>69</sup>, em favor de suas liberdades, retornando ao costume de seus ancestrais e plantando apenas o suficiente para seu sustento. Para o então “*Juiz de Demarcações*”, os indígenas não deveriam ser tratados de forma desumana e sim serem enquadrados na Lei para que se tornassem úteis ao Estado e não dependentes dos esforços alheios.

Os nativos deveriam ser obrigados pelos diretores de suas aldeias ao cultivo em suas terras ou poderiam ser aproveitados nas obras públicas, ocupando o lugar dos escravos, que eram alugados para a execução destas obras e retirados da lavoura, pagando aos indígenas salários por seus serviços<sup>70</sup>. Com isso, seria possível realocar os escravos libertos e assalariados na agricultura e reorganizar a produção a fim de atender as demandas comerciais. O problema estaria na forma como isto seria posto, visto que os indígenas que não estavam aldeados preferiam morrer de fome ou cometerem crimes a receberem salários.

Para que não ocorresse à vadiagem tornava-se necessário aumentar a vigilância sobre o trabalho efetuado pelos Capitães-Mores e demais comandantes das diversas vilas e freguesias, que operavam mais por interesses próprios do que de acordo com as necessidades da Coroa<sup>71</sup>. Os oficiais deveriam dispensar “*das paradas e mais obrigações públicas*” os sujeitos que já trabalhavam, ocupando os vadios, sendo vigiados para que sob

---

<sup>67</sup> *Idem.* p. 3.

<sup>68</sup> A Lei de 6/6 de 1755 restituiu a liberdade aos índios do Grão Pará e Maranhão; já o Alvará de 8/5 de 1758 estende a liberdade concedida a todos os índios que habitavam o Brasil. Cf. Manuela Carneiro da Cunha (org.). *História dos índios no Brasil*. 2 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1998. p. 557.

<sup>69</sup> Como descrito, Rendon cometeu um equívoco quanto às datas corretas da legislação que libertava os indígenas no Brasil. Mantivemos a data constante no texto original a fim de se manter fiel ao que foi escrito pelo autor. Para uma melhor compreensão sobre os efeitos da liberdade indígena em São Paulo, vide: Ana Paula Medici. Expansão mercantil em São Paulo: “decadência” e “vadiagem” nos discursos de memorialistas, viajantes e autoridades públicas, 1782-1822. *Almanack Braziliense*, n. 1, p. 94-102, 2005.

<sup>70</sup> José Arouche de Toledo Rendon. Reflexões sobre o estado... *Op. cit.* p. 3-4.

<sup>71</sup> As querelas a respeito da população indígena não eram recentes. Desde a fundação de São Paulo existiam disputas entre colonos e religiosos sobre o controle das aldeias e as melhores formas de ser utilizado como mão de obra na produção agrícola paulista. Para um melhor entendimento do assunto, vide: John Manuel Monteiro. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

este pretexto não oprimissem “os inocentes só por vingança de paixões particulares”<sup>72</sup>. Outra forma seria o alistamento dos jovens sadios aos Regimentos pagos, pois “com medo do cativo militar, resolvem-se a trabalhar”<sup>73</sup>.

Segundo Rendon, a vadiagem ocorria impunemente na Cidade, uma multidão de pedintes se acumulava – velhos, cativos e livres; aleijados e cegos; meninos e meninas livres. Alguns donos de escravos os abandonavam a própria sorte quando envelheciam ou se tornavam impossibilitados de trabalharem em seus antigos postos. Os jovens eram em sua maioria órfãos e não deveriam se destinar diretamente ao trabalho na agricultura, cabendo ao Governo, por meio do Juiz de Órfãos, lhes arranjar novos lares com condições adequadas para sustentá-los, vesti-los e educá-los, os encaminhado para ofícios necessários à Capitania.

*É incrível o dano que sofre a sociedade com semelhante relaxação; os rapazes, quando chegam à idade de adultos, estão com o ânimo corrompido e com horror ao trabalho e lhes fica mais suave viver de latrocínios do que do seu suor. As raparigas antes da idade de doze anos fazem-se meretrizes e estas ainda são mais nocivas do que outras que depois de uma boa educação se corromperam*<sup>74</sup>.

A falta de formação de sujeitos inclinados ao trabalho teria um peso significativo na miséria em que se encontrava a Capitania. Aliando-se as questões de ordem natural pela abundância de gêneros silvestres e com a forma de vivência adotada pelos indígenas no território, que era assimilada pela população local, o trabalho de acordo com a lógica europeia seria dificilmente colocado em prática. Os que deveriam fiscalizar tais lapsos também se comprometiam com tal conduta, pois se dedicavam, também, ao jogo e a dança.

A Capitania de São Paulo se encontrava alheia à técnica necessária para o aperfeiçoamento da agricultura, a mercê dos desígnios da natureza e da corrupção de seus agentes responsáveis pelas fiscalizações, além dos “problemas sociais” apontados por Rendon. Faltava ferro para a confecção de instrumentos e algumas pragas naturais como “a abundância de formigas vermelhas, que fazem inúteis muitas terras lavradas, e de pássaros de bico redondo e o furto de gados, tão necessários para o estrume das terras”<sup>75</sup>.

O ferro poderia ser explorado na região de Sorocaba, mas faltava algum especialista para sua extração; as formigas deveriam ser combatidas pelo Governo por meios eficazes

---

<sup>72</sup> José Arouche de Toledo Rendon. Reflexões sobre o estado... *Op. cit.* p. 4.

<sup>73</sup> *Idem.* p. 5.

<sup>74</sup> *Idem.* p. 5.

<sup>75</sup> *Idem.* p. 6.

que impedissem sua proliferação; da mesma forma que as aves, pois muitas vezes comiam toda a produção antes de sua colheita; e o roubo de gado pelo combate a corrupção dos almotacéis.

*Em atenção aos criadores do termo da cidade na arrematação do açougue se reservam licenças em cada semana para os almotacéis as concederem distributivamente. ... vi nesta cidade que constrangidamente se aceitava o cargo de almotacel, por se um ofício que não dava mais do que incômodos; hoje há subornos na Câmara, pretendendo muitos aquele ofício. A razão não é oculta: além de outras é o negócio do corte, porque em vez de dar as licenças aos criadores aplicam-nas a si debaixo de suposto nome de outro, par que por este modo comprem os gados por preços cômodos, e os fazem cortar no açougue<sup>76</sup>.*

As colocações de Rendon sobre o litoral também não eram das melhores. Considerava que se a Marinha florescesse a Capitania seguiria o mesmo turno, porém a via como miserável. Os moradores da Costa obtinham seus alimentos do mar e costumavam beber chá mate (congonha), não produziam uma variedade de alimentos e consequentemente não conseguiam propiciar uma alimentação adequada às crianças, tendo um alto índice de mortalidade infantil. “*Além disto, como eles nada querem da terra, moram nas várzeas ao pé do mar; estes lugares todos são úmidos e a pobreza os faz dormir nesse mesmo chão molhado, onde adquirem mil doenças*”<sup>77</sup>. Ou seja, os moradores do litoral possuíam uma alimentação pobre e habitavam locais insalubres, diminuindo as chances do aumento populacional da região, inibindo, como consequência, o aumento da agricultura.

Curiosamente, contrariando seus próprios diagnósticos sobre a miserabilidade local, José Arouche de Toledo Rendon descreve a qualidade dos produtos do litoral de forma bem efusiva

*Todos os matos são fertilíssimos, dão cana melhor do que em Itu, algodão melhor do que em São Paulo e contudo o açúcar e a aguardente vão de São Paulo e Santos e todo o pano de algodão é de São Paulo e da capitania do Espírito Santo; a mandioca e o arroz melhor do que em parte nenhuma, especialmente a mandioca, pois ainda com tão pouco trabalho sai bastante farinha para Santos, Rio e Bahia. Se os homens trabalhassem podia haver um comércio muito florescente<sup>78</sup>.*

Apenas a Vila de Santos não se enquadra no índice de pobreza apontado pelo Tenente-General. As demais localidades litorâneas, principalmente as vilas de Iguape e Cananéia, passavam por este estado de miséria.

---

<sup>76</sup> Idem. p. 10.

<sup>77</sup> Idem. p. 13.

<sup>78</sup> Idem. *Ibidem*.

Tais afirmações a respeito da capitania de São Paulo não podem ser vistas com ingenuidade, como mera poesia ou literatura. Seus autores pertenciam à administração paulista, onde exerceram cargos que se ligavam ao desenvolvimento econômico local e suas memórias não poderiam se desligar de suas funções e posições dentro da Capitania. Da mesma forma que seus interesses pessoais e como administradores podem estar evidenciados nas entrelinhas de seus estudos.

Da mesma forma, tais memórias se enquadram ao apelo dado à agricultura durante o século XVIII e construídos na órbita da Real Academia de Ciências. Segundo Vera Lúcia Amaral Ferlini, a Academia tinha como tema recorrente em suas reflexões e debates, “as denúncias das causas físicas e morais da decadência da agricultura, a crítica ao regime de propriedade e a reflexão sobre os novos métodos de cultivo”<sup>79</sup>. Outra questão pertinente as propostas ilustradas seriam a utilização de “novos métodos de trabalho no campo e a busca de fixação aos homens ao campo”, entretanto, estes caíam numa questão social mais profunda dentro dos quadros do Antigo Regime: “o desprestígio do labor agrícola e a instabilidade de sujeição dos camponeses”, estabelecendo o “labor agrícola como elemento de qualificação social, em detrimento do estatuto do privilégio”<sup>80</sup>.

Além disso, devemos nos ater ao fato de que Marcelino Pereira Cleto remete suas observações a Coroa, enviando, em 1788, algumas cópias dos capítulos de sua obra ao Conselho Ultramarino: a primeira sobre os possíveis prejuízos causados à Capitania nos idos do governo de Lobo de Saldanha pelo imposto cobrado sobre a passagem do Cubatão de Santos, que seria oneroso aos moradores de Serra Acima e ao próprio Erário Real<sup>81</sup>; e outras (outros capítulos) a respeito do pagamento de um cruzado (imposto) sobre o sal que se vendia na vila de Santos, além do que era estabelecido por decreto<sup>82</sup>. Manoel Cardoso

---

<sup>79</sup> Vera Lúcia Amaral Ferlini. A questão agrária no pensamento reformista luso-brasileiro do século XVIII: estrutura fundiária, legislação territorial e proposta de mudanças. In: BICALHO, Maria F.; FERLINI, Vera Lúcia A. (Org.). *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2007. p. 297-325. p. 299.

<sup>80</sup> *Idem*. p. 300.

<sup>81</sup> Cf. “CAPÍTULO (cópia de um) (tirado de uma dissertação a respeito da capitania de São Paulo, por Marcelino Pereira Cleto (Cortês da Silva e Vasconcelos), onde se fala dos prejuízos que suportava a vila de Santos, por causa do imposto que a junta do governo, do tempo do (governador e capitão general), Martim Lopes Lobo de Saldanha, instituíra pela paragem do “Caném” onerosíssima aos moradores de Serra Acima e nociva ao próprio Erário Real, por ser contrário ao direito das gentes e às leis do Reino do Portugal, onde nunca se pusera em contrato a navegação por água salgada nem a dos rios que subiam ou desciam sem serem atravessados, como era o caso das embarcações que navegavam pelo “lagamar” de Santos para os portos de Serra Acima, a que se dava o nome de cubatões”. (1788). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 39, D. 3219.

<sup>82</sup> Cf. “CAPÍTULOS (cópia dos) tirados de uma dissertação sobre a capitania de São Paulo, feita por Marcelino Pereira Cleto (Cortês e Silva). Nela se diz que o Contrato do Sal possuía um único armazém na vila de Santos e todo o sal que vendia pagava, em cada alqueire além do estabelecido, mais um cruzado que

de Abreu dedicou e remeteu suas observações a Martinho de Melo e Castro<sup>83</sup>; e José Arouche de Toledo Rendon, ao governador da Capitania, Bernardo José de Lorena.

O que nos permite evidenciar que em suas colocações, acima de qualquer interesse particular, almejavam contribuir para possíveis alterações na forma como as questões políticas e econômicas era colocadas em prática pela administração colonial, e como resultaram de forma negativa na economia local. Influenciados pelas colocações da Real Academia e suas conclusões acerca das melhorias necessárias em Portugal e seus domínios. Da mesma forma, estes memorialistas poderiam apontar certos problemas evidenciados na capitania de São Paulo em fins do século XVIII e tentar, dentro desta perspectiva ilustrada, apontar o que deveria ser alterado.

Entretanto, para Ana Paula Medicci, os autores setecentistas pertenciam ou se alinhavam a grupos de produtores e negociantes paulistas e ao mesmo tempo em que questionavam a cessação de algumas regulamentações e monopólios por parte da Coroa demonstravam que “estes mesmos grupos defendiam maior liberdade de ação frente ao governo central ou a extinção de amarras comerciais consubstanciais nos direitos de passagem e imposições que encareciam a produção”<sup>84</sup>. Não havia a junção dos interesses em jogo e sim a sobreposição de um grupo assentado na capitania de São Paulo que cooptava os funcionários ligados a administração para conseguirem seus objetivos.

Consideramos que com tais obras é possível estabeleceremos um parâmetro do que se pensava a respeito da situação econômica da capitania de São Paulo na década de 1780 dentro da órbita da administração colonial. Estes sujeitos entendiam que a capitania de São Paulo se configurava como uma capitania decadente em comparação com outras partes da colônia e apontaram os fatos que entenderam ser cruciais para conduzi-la a tal estado, indicando as possíveis soluções para tais males e a forma de como a Coroa poderia conduzir a Capitania para outro patamar mais avançado.

Em linhas gerais, acreditavam que o aumento da produção de gêneros destinados à exportação seria a melhor forma de se superar o déficit econômico e social que vivenciavam. Algo que é explícito na obra de Marcelino Pereira Cleto, onde o fomento

---

*o povo da mesma vila oferecera para a sustentação de um Regimento*”. (1788). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 39, D. 3221.

<sup>83</sup> “*Offerecido ao Ill.mo e Ex.mo Senhor Martinho de Mello e Castro, do Conselho de Sua Magestade e Secretario de Estado da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos*”. Cf. Manoel Cardoso de Abreu. *Divertimento admirável... Op. cit.* p. 55 e 59.

<sup>84</sup> Ana Paula Medicci. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822)*. 2005. 186 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2005. p. 51.



dado à agricultura deveria acompanhar a estruturação do setor portuário e, também, das estradas por onde circulavam a produção. Da mesma forma, Manoel Cardoso de Abreu entendia que os gastos públicos deveriam ser inclinados para tal empreendimento e José Arouche de Toledo Rendon com a qualificação do trabalho e o emprego de novas técnicas agrícolas.

Em suma, de acordo com os memorialistas paulistas no fim do século XVIII, para se aumentar a produção agrícola, o comércio externo e, conseqüentemente, os rendimentos da Fazenda Real da capitania de São Paulo, seria necessário estimular o comércio, qualificar a mão de obra, com a utilização de escravos africanos e a realocação dos indígenas em setores indiretos à produção agrícola, além de se edificar o caminho que conduziria a produção realizada no planalto para a marinha. Seria este, portanto, o pensamento vigente na capitania de São Paulo à véspera e no tempo do governo de Bernardo José de Lorena, fortemente influenciado pela ilustração portuguesa e não somente um indicador sobre uma capitania decadente, mas sim atrelada a uma dinâmica econômica própria e relacionada à sua consecução dentro do Sistema Colonial<sup>85</sup>.

## **1.2 – Balanço historiográfico sobre a capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII.**

As questões referentes ao estado econômico da capitania de São Paulo em meados do século XVIII foi ponto comum a diversos estudos historiográficos. Tendo como pano de fundo a decadência ou a opulência em que se encontrava a Capitania, foram construídos diversos argumentos e surgindo novos questionamentos, conclusões distintas e muitas vezes discordantes, endossando ou dissentindo sobre o tema.

Para Caio Prado Jr. a capitania de São Paulo era a zona mais pobre do período colonial<sup>86</sup>, permanecendo numa posição secundária dentro da economia colonial até meados de 1780, quando ganha certo destaque com a produção açucareira<sup>87</sup>. Mesmo superando sua deficiência a Capitania ainda ficaria em desvantagem em relação às demais partes do Brasil. A localização geográfica de seu centro produtor, no planalto invés da

---

<sup>85</sup> Para uma melhor compreensão do papel desempenhado pela Academia Real de Lisboa, vide: José Luís Cardoso. (dir.). *Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa: 1789-1815*. Lisboa: Banco de Portugal, 1990. Tomo I. (Coleção de obras clássicas do pensamento económico português).

<sup>86</sup> Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 19.

<sup>87</sup> Caio Prado Júnior. *História económica do Brasil*. 12 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 84.

planície litorânea, seria o fator determinante para a posição econômica paulista. A posição geográfica de seu centro decorre do estreitamento da faixa costeira na altura de Santos e São Vicente e da constituição de seu solo, composto “principalmente de terrenos baixos, mangues e pântanos imprestáveis para a agricultura e, além disso, insalubres”<sup>88</sup>. Já o planalto paulista possuía solos mais apropriados e condições climáticas mais propícias a produção dos gêneros agrícolas<sup>89</sup>.

A lavoura de cana se desenvolve no litoral; mas o planalto interior, embora separado da costa pelo abrupto da Serra que dificulta singularmente os transportes e comunicações, também será beneficiado. Em conjunto, São Paulo já figurará no final do séc. XVIII como exportador de açúcar, embora modestamente com suas 1.000 caixas anuais que vêm depois das 20.000 da Bahia, 14.000 de Pernambuco e 9.000 do Rio de Janeiro<sup>90</sup>.

A produção agrícola tem início no litoral, afinal foi a região “descoberta” por Martim Afonso quando da formação da capitania de São Vicente, porém na costa não existiam condições favoráveis para a produção em larga escala, necessária para a exportação, ou a cultura de diversos gêneros que pudessem compor uma lavoura mercantil, satisfazendo apenas a produção doméstica de abastecimento familiar.

Portanto, o fator geográfico teria sido primordial para tal colocação secundária da capitania de São Paulo em relação às demais capitanias do Brasil. Se o *sentido da colonização* era a produção de itens tropicais para atender as demandas do mercado externo e os interesses da metrópole, a facilidade encontrada nas capitanias localizadas na atual região nordeste do Brasil para a efetivação da empresa agrícola permitiu seu pleno desenvolvimento durante o período colonial. A facilidade para o embarque dos gêneros ali produzidos contribuiu para tal posição.

O planalto paulista configurasse como o local destinado a produção agrícola na Capitania<sup>91</sup>, e está localizado numa zona de difícil acesso ao litoral que impedia ou dificultava a exportação dos gêneros produzidos. São Paulo viveria assim, certo “isolamento geográfico” que teve como consequência direta a formação de uma economia

---

<sup>88</sup> Caio Prado Júnior. *Evolução... Op. cit.* p. 94.

<sup>89</sup> Idem. *Ibidem.*; Caio Prado também faz menção a esta particularidade na composição do solo paulista em ambas as regiões nas seguintes obras: *História econômica do Brasil... Op. cit.* p. 85; e *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23 ed. São Paulo: Brasiliense, 2009. p. 132.

<sup>90</sup> Caio Prado Júnior. *História econômica do Brasil... Op. cit.* p. 84.

<sup>91</sup> Podemos elencar que a preferência do planalto sobre o litoral ocorre desde as primeiras expedições encabeçadas pelos jesuítas em 1554 e/ou com a presença de João Ramalho em Santo André da Borda do Campo. A síntese sobre a “formação do planalto” encontra-se em: Caio Prado Júnior. *A cidade de São Paulo: Geografia e História*. In:\_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969.

subsidiária. Segundo Nelson Werneck Sodré, a pobreza perdurou por vários anos na região Piratininga, e seu isolamento permitiu a criação e manutenção de uma colônia de povoamento onde se repetiam “usos, costumes, normas [...] comum das aldeias portuguesas, e até o esforço em cultivar as mesmas plantas, às vezes coroado de êxito, às vezes vencido pelas dificuldades, como aconteceu com o arroz”<sup>92</sup>. Essa seria a marca da antiga capitania vicentina desde sua fundação até a incrementação da agricultura nas últimas décadas do século XVIII. A pobreza ora mencionada por Werneck Sodré estaria atrelada, da mesma forma que para Caio Prado Jr., com a posição alcançada pelas capitanias do nordeste em relação aos gêneros produzidos e ao volume de sua produção.

Segundo Maria Luzia Marcílio, na capitania de São Paulo os gêneros agrícolas eram produzidos em pequenas chácaras e atendiam as necessidades cotidianas, além de ocuparem boa parte da população. Na cidade de São Paulo, por exemplo, “voltava-se principalmente para o mercado interno, restrito à cidade mesma ou, em escala bem maior, ao da Capitania, sempre dentro de sua esfera”<sup>93</sup>. Produziam-se gêneros para o próprio abastecimento, como: amendoim, farinha de mandioca, feijão, milho, arroz, algodão, café, chá, aguardente de cana, óleo de amendoim, gado, couro, tecidos de algodão e telhas<sup>94</sup>.

Apesar de possuir uma economia de subsistência, no decorrer do século XVIII a cidade de São Paulo paulatinamente se tornava um importante centro comercial onde “alguns negociantes, agricultores, pequenos mercadores, mascates, artesãos, povo miúdo, agregados, libertos, escravos negros, [...] animavam um centro urbano progressivamente mais ativo e complexo”<sup>95</sup>. Esta mudança teria sido estimulada pela mineração, que precipitou o amplo desenvolvimento paulista, transformando a população, a agricultura, o comércio, as comunicações, a administração e o ensino<sup>96</sup>.

Contudo, ao analisar os documentos que compunham os censos realizados em São Paulo, mais precisamente em referência aos anos de 1765 e 1767, e os comparando com dados provenientes do início do século XIX, Alice P. Canabrava, afirma que os níveis de riqueza da Capitania deveriam ser considerados como decadentes<sup>97</sup>. Para a historiadora,

---

<sup>92</sup> Cf. Nelson Werneck Sodré. *Formação histórica do Brasil*. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1968. p. 117 e *passim*.

<sup>93</sup> Maria Luiza Marcílio. *A cidade de São Paulo: povoamento e população 1750-1850*. São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1974. p. XV.

<sup>94</sup> *Idem*. p. 25.

<sup>95</sup> *Idem*. p. 23.

<sup>96</sup> Cf. Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 2000. p. 171.

<sup>97</sup> Alice Piffer Canabrava. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec/ ABPHE/ Unesp, 2005. p. 169 e *passim*.

aquilo que se consideravam como Vilas em São Paulo não passava de aglomerados populacionais, além de serem pouco estruturadas e habitadas de forma irregular.

Aspecto comum a todas as vilas e freguesias é que apenas pequeno número de pessoas as habitam normalmente. Outras preferem ter seu domicílio junto às suas roças, em suas propriedades rurais. Grande maioria vivia dispersa em áreas imensas, distantes muitas vezes cem quilômetros do povoado. Alguns o freqüentavam somente por ocasião das festas religiosas e comemorativas<sup>98</sup>.

No que diria respeito aos níveis de riqueza em São Paulo, Canabrava denota que 49,93% da população (21.758 pessoas), correspondente a 5.352 famílias (54,07%) nada possuíam<sup>99</sup>. A agricultura era realizada em lavouras de subsistência que abasteciam os núcleos urbanos, efetuada apenas por aqueles que possuíam sítios e fazendas de gado, enquanto a maioria da população vivia dispersa e de modo irregular em áreas imensas, quando não se deslocavam pelas florestas<sup>100</sup>. As técnicas empregadas para o cultivo não se diferenciavam do que se executava no Brasil, com a “preferida utilização das terras de derrubada, o costume da queimada, a depredação dos recursos da natureza”<sup>101</sup>, mas não eram utilizados instrumentos e as lavouras eram reduzidas aos processos de semeadura e colheita, destinadas para o abastecimento familiar, configurando um gênero de vida e de produção que viabilizavam o condicionamento econômico a uma “economia na qual a terra, como fator de produção, não tinha valor algum em decorrência da oferta ilimitada e [...] da inexistência de correntes de exportação que valorizassem a produção da capitania”<sup>102</sup>.

O grupo de habitantes mais abastados da capitania de São Paulo era formado pelos homens de negócio e mercadores, que realizavam suas transações comerciais com os pequenos agricultores e seu módico excedente agrícola. A reduzida produtividade e a mineração proporcionaram uma maior atração dos investimentos nas atividades comerciais, principalmente nos negócios ligados a criação de gado, ao sal e as manufaturas, itens que permitiam a acumulação de capital<sup>103</sup>. As atividades econômicas em São Paulo por volta de 1765 estariam definidas em três padrões: “a economia de auto-

---

<sup>98</sup> *Idem.* p. 174.

<sup>99</sup> *Idem.* p. 176.

<sup>100</sup> *Idem.* p. 177.

<sup>101</sup> *Idem.* p. 178.

<sup>102</sup> *Idem.* p. 179.

<sup>103</sup> *Idem.* p. 192-193, 195.

subsistência familiar, a de subsistência propriamente dita e a exclusivamente mercantil”

104

O terceiro setor, numericamente o menor, concentrava a maior parte da riqueza da capitania. Compunha-se dos mercadores e homens de negócio, cuja atividade essencial está nas operações mercantis; aproveitam-se das vantagens da situação excepcional da capitania, como centro de trocas de âmbito regional, dentro da colônia, com base em mercadorias importadas de outras áreas<sup>105</sup>.

Sendo assim, o setor agrícola estaria comprometido e voltado mais para o abastecimento familiar do que para a comercialização de gêneros exportáveis, o que atestaria a decadência paulista frente às outras áreas da Colônia que, também, exportavam seus excedentes para São Paulo. Os maiores beneficiados seriam, portanto, os comerciantes que vendiam produtos indispensáveis ao sustento das famílias, como o sal, e outros itens supérfluos que permitiam aos sujeitos mais abastados manterem distinção em relação aos demais.

Para Ilana Blaj a concepção de decadência sobre a Capitania é contestável, indicando “as várias visões” correlacionadas ao período colonial, sobre um suposto passado heróico edificado pelos bandeirantes ou a existência de uma sociedade extremamente pobre, mensuradas pela historiografia, refletem uma “leitura apressada sobre os documentos e atas da Câmara”<sup>106</sup>. Por intermédio de um balanço historiográfico sobre a economia da Capitania a autora descreve e contesta as hipóteses evidenciadas em diversos estudos, partindo da formação da “raça de gigantes” até as nuances do materialismo histórico, colocando como as questões coetâneas aos escritos interferiam de forma contumaz na verificação do passado paulista. Segundo a autora, as análises historiográficas produzidas entre as décadas de 1930 e 1940 proclamavam a auto-suficiência paulista durante o período colonial por se relacionarem ao contexto do governo de Getúlio Vargas e os embates travados com a elite paulista<sup>107</sup>; grande parte da historiografia produzida entre as décadas de 1950 e 1970 se pautava pelas linhas de análise *cepalina*, onde “o nordeste não é mais tomado como simples parâmetro para enfatizar os feitos do paulista, mas, torna-se, por assim dizer o grande eixo referencial”<sup>108</sup>. Este método de análise almejava a formulação de leis explicativas sobre as mudanças históricas, predominando “estudos mais

---

<sup>104</sup> *Idem.* p. 196.

<sup>105</sup> *Idem.* p. 197.

<sup>106</sup> Ilana Blaj. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas, 2002. p. 26.

<sup>107</sup> *Idem.* p. 54-65.

<sup>108</sup> *Idem.* p. 65.

preocupados em discutir a questão do nosso subdesenvolvimento e em buscar as raízes de nossa dependência”<sup>109</sup>. A partir da década de 1970, as análises se voltavam mais para a área sociológica e os homens e seus grupos sociais foram reintroduzidos nas discussões, além de se considerar o subdesenvolvimento como parte integrante do desenvolvimento, superando a rigidez das análises estruturalistas e evidenciando a particularidade de cada região colonial<sup>110</sup>.

Assim, Ilana Blaj compreende que ocorreu um processo de mercantilização em São Paulo que permitiu a consolidação de sua elite, “composta pelos clãs parentais, proprietária de terras e escravos, detentora de contratos, de cargos e de postos, perseguindo e ostentando sinais de dignidade e de prestígio”<sup>111</sup>. São Paulo não seria, portanto, um núcleo isolado e autárquico, independente, e muito menos “uma região extremamente pobre voltada apenas para a subsistência e que teria passado ao largo dos estímulos coloniais”<sup>112</sup>.

A Capitania havia se desenvolvido a partir de uma dinâmica própria, com seus problemas e suas particularidades e entre os anos de 1681 e 1721, e o processo de formação das elites e da economia local aconteceu de forma semelhante ao restante da colônia. Desde o século XVII os produtores paulistas estariam engajados em redes mercantis ligadas a outras regiões da *América Portuguesa*. O setor mercantil teria estimulado a criação das lavouras comerciais, na hierarquização da sociedade paulista, e, também, na agricultura para exportação na segunda metade do século XVIII. Ou seja, a atuação destes grupos comerciais que negociavam um pequeno excedente – gado e outros produtos importados da Metrópole dentro de uma rede mercantil voltada para o abastecimento interno da colônia – foi determinante para os caminhos percorridos por São Paulo. Estes comerciantes se configuraram como um grupo forte dentro da economia paulista, e sua atuação determinaria a distribuição da riqueza na Capitania.

A predominância do setor mercantil explica a relativa importância da riqueza declarada nas cidades favorecidas pela situação geográfica, na convergência ou no eixo das grandes vias internas [...] cidades ‘cabeças de estrada’, locais de pouso, centros de aprovisionamento de negócios, com a função de pequenos mercados regionais ou de sua área, de maior ou menor amplitude<sup>113</sup>.

Mesmo considerando a Capitania como secundária, Caio Prado Jr. define que a vila de São Paulo era o “centro de comunicação do planalto [...] [e todos] os caminhos, fluviais

---

<sup>109</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>110</sup> *Idem.* p. 75-85.

<sup>111</sup> *Idem.* p. 343.

<sup>112</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>113</sup> Alice Piffer Canabrava. *História econômica... Op. cit.* p. 198.

ou terrestres que cortam o território paulista vão dar nele e nele se articulam. O contato entre as diferentes regiões povoadas e colonizadas se faz necessariamente pela capital”<sup>114</sup>. Sendo assim, no que tange ao abastecimento interno, a localização geográfica de São Paulo “fora extremamente favorável ao desenvolvimento do comércio, pois se encontrava no centro de convergência de diversas rotas que ligavam a cidade às demais vilas paulistas, ao porto de Santos, a Curitiba, às áreas auríferas de Minas Gerais, Cuiabá e Goiás, e ao Rio de Janeiro”<sup>115</sup>, o que proporcionou aos agentes mercantis envolvidos nestas transações se tornarem figuras centrais para a economia paulista na primeira metade do século XVIII.

Contudo, em 1748 a Capitania perde sua autonomia e fica subordinada ao Rio de Janeiro. Segundo Heloísa Liberalli Bellotto, os fatores que influenciaram a perda de autonomia de São Paulo se devem em parte a “perda de contingente populacional”<sup>116</sup> e a falta de participação na economia mineira após a abertura do *Caminho Novo* e a eleição do Rio de Janeiro como via de saída da produção aurífera para o exterior<sup>117</sup>. Além da natureza econômica, outros fatores determinantes para a extinção da capitania se relacionavam as questões políticas e militares, e estes tiveram função/determinação ambígua tanto para extinguir como para restabelecer a Capitania<sup>118</sup>.

De acordo com Celso Furtado, na primeira fase da colonização a empresa agrícola foi uma consequência da conjuntura política e da pressão sofrida por Portugal em torno da posse sobre o novo território<sup>119</sup>. Contudo, em fins do século XVIII o incentivo a agricultura no Brasil seguiu uma nova formulação administrativa da Metrópole fortemente influenciada pelo “ideário ilustrado”<sup>120</sup>.

---

<sup>114</sup> Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 104 e *passim*.

<sup>115</sup> Cf. Maria A. de Menezes Borrego. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010. p. 24.

<sup>116</sup> Da mesma forma que o conceito de decadência, não existe uma definição única por parte da historiografia sobre a perda de contingente populacional. A respeito da demografia para o período vide: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista 1700-1836*. São Paulo: Edusp/ Hucitec, 2000.

<sup>117</sup> Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2 ed. São Paulo: Alameda, 2007. p. 9.

<sup>118</sup> *Idem*. p. 9-10.

<sup>119</sup> Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. 34 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2009. p. 25-30; Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23 ed. São Paulo: Brasiliense, 2009. p. 17-30. Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil c. 1530- c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2008.

<sup>120</sup> Vera Lúcia A. Ferlini. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765- 1822). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 237-250, jul./ dez. 2009. p. 238. Para melhor entendimento do que foi o ideário ilustrado no Brasil iniciado por Sebastião de Carvalho e Melo vide Francisco J. Calazans Falcon. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. 2 ed. São Paulo: Ática, 1993.

O açúcar se manteve como o principal produto de exportação da Colônia, acompanhado pelo desenvolvimento do cultivo do café, algodão, arroz e uma série de outros produtos. Nesta “nova fase” da agricultura, o estímulo a lavoura canavieira em São Paulo seria decorrente dos seguintes fatores: a queda no valor do apresamento de índios, as mudanças de hábitos alimentares na Europa e o aumento do preço do açúcar produzido nas colônias francesas<sup>121</sup>. No pós-1765 a produção canavieira seria o fator crucial para a prosperidade paulista, impulsionando as mudanças necessárias para o ingresso da capitania de São Paulo ao Mercado Atlântico. A grande lavoura representaria a agricultura colonial destinada ao mercado externo, e ao mesmo tempo, a produção de gêneros de consumo interno – mandioca, milho, feijão, principalmente – a produção voltada ao abastecimento interno seria um apêndice da grande lavoura e expressamente subsidiária<sup>122</sup>.

A Capitania até a segunda metade do século XVIII era predominantemente composta por bairros rurais e após a restauração de sua autonomia o povoamento deixaria de ocorrer espontaneamente, passando a receber maior atenção dos Governadores-Generais que se empenharam na formação de novas localidades.

As “novas Vilas” funcionariam estrategicamente para a proteção das fronteiras, quando localizadas nos limites, e, também para a produção de gêneros agrícolas destinados à exportação. As mudanças significativas na lavoura ocorrem com a introdução da “agricultura comercial lucrativa”, e “nos locais onde a grande lavoura começou a penetrar, iniciou-se o processo de desestruturação do bairro rural, pela introdução e concentração da propriedade da terra”<sup>123</sup>. São Paulo, portanto, entrava numa nova fase de sua economia, cujos meios necessários para tal empreitada se baseavam na *agricultura monocultora, escravista e de exportação*<sup>124</sup>.

A Tabela 1. “Criação de vilas na capitania de São Paulo (1532-1799)”, nos permite vislumbrar o número de vilas que foram criadas no decorrer dos séculos. A partir de 1750 há um número constante de vilas criadas na Capitania, totalizando quatorze até o ano de 1799, correspondendo a quase cinquenta por cento do total de criações no decorrer de 267 anos.

---

<sup>121</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968. p. 10.

<sup>122</sup> Caio Prado Jr. *História econômica do Brasil... Op. cit.* p. 80.

<sup>123</sup> Maria Luiza Marçílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/ EDUSP, 2000. p. 135.

<sup>124</sup> *Idem.* p. 19. De onde emergiriam novas categorias sociais, compostas pelos grandes negociantes, grandes fazendeiros e senhores de engenho, tropeiros, e o escravo africano. Grifos nossos.



**Tabela 1. Criação de vilas na capitania de São Paulo (1532-1799)** <sup>125</sup>

<i>Data</i>	<i>Regiões</i>					<i>Total</i>
	<i>Vale do Paraíba</i>	<i>Capital/Limites</i>	<i>Litoral</i>	<i>Caminho do Sul</i>	<i>Oeste paulista</i>	
1532-1599	-	1	4	-	-	5
1600-1649	1	2	3	1	-	7
1650-1699	1	-	1	1	2	5
1700-1749	2	-	-	-	-	2
1750-1799	3	2	2	4	3	14
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>33</b>

As atividades mineradoras deram o estímulo necessário ao aumento da produção de gêneros agrícolas e da pecuária. A produção agrícola teria se desenvolvido para o abastecimento das regiões mineradoras e com seu desenvolvimento visando a atender o mercado externo e, conseqüentemente, estimulou a de entrada de mão-de-obra necessária para complementar seu fluxo. A produção na capitania de São Paulo contava com um baixo instrumental técnico e se encontrava num “estágio primitivo”, e com as mudanças decorrentes do destino dos gêneros produzidos, mudou-se, também, a composição social da Capitania com a entrada de muitos africanos e um “novo contingente” de europeus, que alteraram o a mestiçagem inicial e o predomínio populacional de mamelucos<sup>126</sup>.

O desenvolvimento econômico da Capitania foi o norte dos governadores após a restauração, principalmente pela ênfase dada à exportação de produtos agrícolas. Mas há de se considerar que as medidas tomadas pelos governadores “por si só, não teriam resolvido nada, se não tivessem encontrado uma série de condições favoráveis na Capitania e uma conjuntura internacional que propiciou o incremento da lavoura” <sup>127</sup>. Fatores endógenos e exógenos contribuíram significativamente para o nível de desenvolvimento da agricultura e do comércio em São Paulo.

O impulso dado a agricultura e ao comércio de produtos coloniais no final do século XVIII se deve em boa parte aos conflitos europeus e ao desenvolvimento da população européia, no alvorecer da Revolução Industrial. O “mundo colonial” se beneficiaria com o alargamento do mercado e a valorização de seus produtos, pois o “grande teatro principal” das guerras ocorria nas rotas marítimas que serviam para o

<sup>125</sup> *Idem.* p. 144.

<sup>126</sup> *Idem.* p. 69-76. Com destaque para o capítulo 3: *O número dos habitantes e seu crescimento.*

<sup>127</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. cit.* p. 15.

abastecimento do mercado europeu<sup>128</sup>, contribuindo “para a valorização dos produtos do ultramar, embaraçando e tomando escasso o seu fornecimento”<sup>129</sup>. Além disso, os principais concorrentes de produtos luso/brasileiros sofrem golpes profundos com as agitações políticas e sociais nas colônias francesas e inglesas localizadas nas Antilhas, principalmente com o colapso de São Domingos (Haiti) em 1792<sup>130</sup>.

Em 1789 entrou em colapso a grande colônia açucareira francesa que era o Haiti. Nesse pequeno território estavam concentrados quase meio milhão de escravos que se revoltaram e destruíram grande parte da riqueza ali acumulada, modificando a situação do mercado do açúcar. Abre-se, assim, para a região açucareira do Brasil, nova etapa de prosperidade. [...] O valor total da exportação de produtos agrícolas praticamente duplica entre os anos 80 do século XVIII e o fim da era colonial, aproximando-se dos 4 milhões de libras<sup>131</sup>.

Segundo Vera Ferlini, o desenvolvimento da produção agrícola na região Sudeste imprimiu uma nova configuração às terras e aos homens que habitavam as capitanias meridionais, “assentando as bases de um mundo de senhores e escravos que o café se encarregaria de consolidar”<sup>132</sup>.

As zonas produtoras de maior vulto na capitania de São Paulo se encontravam no Litoral Norte e no chamado “quadrilátero do açúcar”, formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiá<sup>133</sup>, e em outras áreas, como: Atibaia, Bragança, arredores de São Paulo (cidade) e Paranaíba<sup>134</sup>. No ano de 1797, a média da produção de açúcar em São Sebastião era de 531 arrobas, e dentro dos vinte e quatro engenhos produtores existiam alguns que chegavam a produzir mais de 1000 arrobas; esses eram considerados os grandes engenhos, contra outros que produziam números menores da média da Capitania entre 60 e 170 arrobas<sup>135</sup>. Já na região de Sorocaba a média da produção açucareira seria de 79 arrobas, com engenhos que produziam o suficiente para seu abastecimento, algo em torno de 6 arrobas<sup>136</sup>. Entretanto, se em comparação com a produção açucareira da Colônia os números alcançados pela Capitania eram baixos, seus rendimentos estariam ligados “à

---

<sup>128</sup> Principalmente a guerra em torno da Independência dos Estados Unidos da América entre 1776 e 1783, que envolveu França, Inglaterra e Espanha.

<sup>129</sup> Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo...* Op. cit. p. 128; *História econômica do Brasil...* Op. cit. p. 80.

<sup>130</sup> *Idem.* p. 129; *Idem. Ibidem.*

<sup>131</sup> Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil.* 34 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2009. p. 141.

<sup>132</sup> Vera Lucia Amaral Ferlini. *Açúcar e Colonização.* São Paulo: Alameda, 2010. p. 185.

<sup>133</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo...* Op. cit. p. 24.

<sup>134</sup> *Idem.* p. 53.

<sup>135</sup> *Idem.* p. 107.

<sup>136</sup> *Idem. Ibidem.*

capacidade de beneficiamento, não esquecendo problemas como a mão de obra e os capitais”<sup>137</sup>.

Os governadores da capitania de São Paulo, responsáveis pela organização fundiária a fim de atender as necessidades da Metrópole no decorrer do século XVIII, adotaram algumas medidas para aumentar a exportação de gêneros agrícolas e fomentar o mercado, partindo de ideias e ações diferenciadas.

Havia a necessidade de se reestruturar as transições mercantis internas e externas. No fim e a cabo, os governadores da Capitania após sua restauração em 1765, tinham como principal objetivo estimular as exportações e, para tanto, incrementar o comércio realizado pelos portos localizados em São Paulo. Assim, “apesar de decisões aparentemente contraditórias, visavam aumentar o número de navios que procurassem os portos paulistas, especialmente o de Santos, para carregar açúcar”<sup>138</sup>, *pari passu*, se desenvolvia o movimento comercial no litoral e a atividade agrícola no planalto paulista.

Segundo Pablo Oller Mont Serrath, a consolidação das capitanias no Brasil tinha um significado amplo e se estendia ao estabelecimento e ao desenvolvimento de uma economia capaz de atender as necessidades da conjuntura econômica mundial, superando as questões de ordem estreitamente militar<sup>139</sup>. E após a restauração da autonomia política da capitania de São Paulo coube aos governadores a tarefa de “*conhecer* o estado da agricultura paulista; *organizar* uma produção cuja lógica, [se adequasse] ao mercado externo; e, enfim, *desenvolver* tanto essa produção como a infra-estrutura da capitania (caminhos, passagens, portos etc.) com o intuito de facilitar seu escoamento”<sup>140</sup>.

Sendo assim, concluímos que ocorreram mudanças significativas na capitania de São Paulo nas últimas décadas do século XVIII que impulsionaram a exportação de gêneros agrícolas e estimularam a economia local. Entretanto, a capitania de São Paulo não passaria por um processo de decadência<sup>141</sup> e tão menos vivia um momento de extrema pobreza até este período, pois a dinâmica econômica seguida por São Paulo seguiu por caminhos distintos das demais capitanias do Brasil, tendo como principal objetivo até a

---

<sup>137</sup> *Idem.* p. 109.

<sup>138</sup> *Idem.* p. 140-141.

<sup>139</sup> Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007. p. 88.

<sup>140</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>141</sup> Vide: Milena Fernandes Maranhão. *A opulência relativizada: níveis de vida em São Paulo do século XVII (1648-1682)*. Bauru: Edusc, 2010.

segunda metade do século XVIII, o abastecimento interno da Colônia, principalmente a zona mineradora<sup>142</sup>. E, da mesma forma, podemos definir que os novos impulsos dados pela economia metropolitana em fins do século XVIII, devido principalmente a sua abrangência ao grosso das capitanias brasileiras, permitiram a superação de uma economia doméstica voltada para o consumo local e o abastecimento interno da colônia, colocando a capitania de São Paulo na rota do comércio internacional e permitindo seu desenvolvimento interno.

### **1.3 – O desenvolvimento da agricultura exportadora e do comércio em São Paulo no final do século XVIII.**

A produção de gêneros agrícolas na capitania de São Paulo em fins do século XVIII desenvolveu-se, principalmente, em duas zonas distintas: o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista. O Vale do Paraíba e o litoral Norte da capitania de São Paulo se configuravam como uma extensão da economia fluminense, compartilhando sua dinâmica e tendências econômicas<sup>143</sup>. Já o Oeste Paulista, especialmente Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu, Jundiaí, Atibaia, Bragança e Parnaíba, possuía solos mais ricos e se consolidou como o centro produtor de açúcar na Capitania, mantendo-se em expansão por quase todo o final do século XVIII<sup>144</sup>.

O crescimento da produção agrícola na capitania de São Paulo não foi o resultado do emprego de vastos recursos financeiros e de técnicas agrícolas consideradas avançadas no período. Foi essencialmente uma expansão quantitativa que dependeu da incorporação de novas terras e do aumento do número de escravos<sup>145</sup>. Aos poucos a produção agrícola na capitania de São Paulo romperia os limites da economia de subsistência e da produção restrita ao mercado interno. Os gêneros que passariam a ser cultivados seriam destinados ao mercado externo (exportação), atendendo a nova dinâmica econômica colonial e da própria capitania de São Paulo. No entanto, mantiveram-se algumas práticas tradicionais de cultivo.

---

<sup>142</sup> Vide: Mafalda Zemella. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.

<sup>143</sup> Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: EDUSP, 2006. p. 17.

<sup>144</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>145</sup> *Idem.* p. 20.

Maria Luiza Marcilio credits the progress of paulista agriculture to the increase in population in the Capitania during the XVIII century. For the author, the demographic increase in São Paulo allows “compreender a passagem de um sistema de cultivo extensivo e rudimentar do solo, visando quase que tão-somente o autoconsumo da família e da comunidade, para outro, ainda primitivo, mas empresarial, capitalista, lucrativo, de exploração da terra”<sup>146</sup>. It passed from a agricultural system of “*pousio florestal*” – where it used clearings in the forest for cultivation for a limited time of two years, leaving it to rest for twenty to twenty-five years, preparing it by the intermedium of burning (coivara) and using simple stakes for planting – for the “*pousio arbustivo*” – a system little more evolved, which required the use of weeding and constant cleaning of weeds, shortening the rest period, between six and ten years<sup>147</sup>. Thus, with the population increase it became necessary to use the land left in rest for less time, “sem que necessariamente suas técnicas de cultivo se tenham transformado ou melhorado”<sup>148</sup>.

A *Tabela 2. “Evolução da população da capitania de São Paulo (1765-1798)”*, demonstrates the population growth in São Paulo between 1690 and 1798. There is a significant population increase after the restoration of the Capitania in 1765, with 63,855 individuals, a 426% increase compared to the decade of 1690; and at the moment of expansion of the export economy, in the decade between 1788 and 1798, an increase of 31,759 souls, 24% of the total inhabitants in relation to the previous period.

### ***Tabela 2. Evolução da população da capitania de São Paulo***

---

<sup>146</sup> Maria Luiza Marcilio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: EDUSP/ Hucitec, 2000. 36 v. (Estudos Brasileiros). p. 130.

<sup>147</sup> *Idem. Ibidem*. As definições dos métodos agrícolas que possivelmente foram empregados em São Paulo, encontram-se na p. 125.

<sup>148</sup> *Idem*. p. 125. A autora baseia-se na classificação dos métodos agrícolas empregados na história do desenvolvimento agrícola mundial, descritos pela pesquisadora francesa Ester Boserup. *Évolution agraire et pression démographique*. Paris: Flammarion, 1970. Os estágios do desenvolvimento agrícola estariam divididos em cinco categorias de evolução linear: cultivos de *pousio florestal*, cultivos de *pousio arbustivo*, cultivos de *pousio curto*, colheita anual e colheitas múltiplas; sendo o primeiro o mais rudimentar e o último o mais evoluído. As devidas distinções dos métodos empregados na agricultura estão na obra de Maria Luiza Marcilio, principalmente em seu capítulo 8: “*Evolução agrária e crescimento demográfico*”.

(1765-1798)<sup>149</sup>

<i>Datas</i>	<i>População Paulista</i>	<i>População do Brasil</i>	<i>Percentual</i>	<i>Crescimento</i>
1765	78.855	-	-	-
1772	100.537	2.566.000	3,92	27%
1776	122.049	2.700.000	4,52	21%
1778	124.825	2.770.000	4,51	2%
1788	130.586	3.144.000	4,15	5%
1798	162.345	3.569.000	4,55	24%

Dado aos poucos recursos e a falta de mão de obra para a execução do empreendimento agrícola mais quantitativo na antiga capitania de São Vicente, seus primeiros colonizadores ter-se-iam adequados às práticas utilizadas pelos nativos em seus roçados: “derrubada e fogo da floresta, a casa precária e as vestimentas exíguas, o pouco ou nenhum patrimônio, o hábitat disperso em terras geralmente devolutas, o trabalho familiar e a consanguinidade intensa”<sup>150</sup>. Técnica que prevaleceu por vários anos e que não necessitava do emprego de capitais para sua manutenção, principalmente na aquisição de instrumentos agrícolas mais sofisticados, utilizando os próprios indígenas nas lavouras de maior produção<sup>151</sup>.

A economia na capitania de São Paulo em meados do século XVIII baseava-se apenas em culturas que atendiam as necessidades locais, como: milho, feijão, arroz, mandioca, trigo, açúcar e aguardente (em pequenas quantidades), algodão – utilizado na produção de tecidos rústicos, criação de porcos, cavalos, bois, mulas e na pesca<sup>152</sup>. Itens que permitiram a comercialização de seu excedente para o abastecimento do mercado interno desde os primeiros tempos da colonização<sup>153</sup>.

<sup>149</sup> Fonte: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/ EDUSP, 2000. p. 71. A autora se baseia n aos censos oficiais de São Paulo e Paraná publicados pelos organismos nacionais de demografia e estatística e para a população do Brasil nos cálculos feitos por Giorgio Mortara para a *Revista Brasileira de Estatística* em 1941. Cf. p. 71. Para nossa análise optamos em evidenciar apenas os censos pertencentes ao intervalo correspondente a restauração da capitania paulista, 1765, e o mandato de Bernardo José de Lorena, 1788-1797.

<sup>150</sup> *Idem*. p. 158.

<sup>151</sup> Vide John Manuel Monteiro. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

<sup>152</sup> Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista... Op. cit.* p. 33. Para uma melhor compreensão da produção paulista anterior ao século XVIII vide: Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

<sup>153</sup> Vide: Ilana Blaj. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas, 2002.

O desenvolvimento agrícola na capitania de São Paulo no último quartel do século XVIII mostrava algumas singularidades e divergia do padrão que fora desenvolvido na região Nordeste e em outras partes da colônia. O açúcar se configurou como o item de maior importância na pauta de exportações da Capitania, mas as propriedades açucareiras não eram estritamente monocultoras e nelas predominava a diversificação da produção, se mantendo os gêneros habituais consumidos e comercializados pelos paulistas.

Nem o “desenvolvimento progressivo da grande lavoura escravista”, “no final do século XVIII e no século seguinte desalojou outras culturas”<sup>154</sup>, pois, junto com a produção canavieira foi se intensificando a produção de outros gêneros alimentícios para o consumo e, também, para a comercialização, mesmo em engenhos mais capitalizados e complexos<sup>155</sup>.

O estabelecimento de uma economia voltada para a exportação na capitania de São Paulo promoveu uma “radical reestruturação” em sua economia, com a alteração do tamanho de suas unidades produtoras, com a intensificação do trabalho escravo e a maior comercialização dos produtos. Contudo, as pequenas propriedades agrícolas conduzidas pelas famílias paulistas permaneceram como elemento básico da economia da Capitania, inclusive nas áreas voltadas para a produção comercial.

Mas a agricultura tradicional para a subsistência e abastecimento do mercado local progressivamente perdeu terreno para as grandes fazendas movidas pelo braço escravo. O crescimento da grande lavoura escravista e das exportações de açúcar originou a expansão do mercado local, uma urbanização crescente, a imigração para a capitania de trabalhadores livres e escravos, o avanço da fronteira sobre novas terras virgens e a criação de uma infra-estrutura de transporte cada vez mais complexa<sup>156</sup>.

Para Vera Lucia Amaral Ferlini, o avanço da produção de açúcar nas capitanias meridionais implicou na diversificação das configurações fundiárias, predominando nas grandes unidades agrícolas um grupo maior de escravos, relações mais complexas de propriedade (posse e arrendamento) e contando várias vezes com a separação entre o engenho e as lavouras canavieiras. “Já nas áreas dedicadas à produção escravista para consumo interno, principalmente de rapadura e aguardente, a ocupação correspondia a unidades menores, com menos escravos e sem a complexidade de hierarquia entre os lavradores”<sup>157</sup>.

---

<sup>154</sup> Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista... Op. cit.* p. 56.

<sup>155</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>156</sup> *Idem.* p. 58.

<sup>157</sup> Vera Lucia Amaral Ferlini. *Açúcar e colonização.* São Paulo: Alameda, 2010. p. 192.

Porém, ao se direcionar a economia paulista para o mercado externo, foi necessária a reestruturação da lavoura a fim de atender as “novas” demandas, e algumas mudanças alteraram o cenário agrícola da capitania de São Paulo, devido à necessidade do uso de áreas cada vez maiores para a produção açucareira. Tal empresa não poderia ser realizada em engenhos rudimentares ou em pequenas propriedades devido a sua falta de estrutura fundiária e de recursos para o beneficiamento da cana, além disso, suas terras eram insuficientes para o plantio da cana e suas reservas florestais não suportariam a demanda de lenhas necessárias para o refino<sup>158</sup>.

Entretanto, havia, ainda, a carência de mão de obra cativa adulta para a estruturação da lavoura destinada à exportação. Apenas um pequeno número das “famílias produtoras paulistas” possuía recursos acumulados para pagar a importação contínua de escravos adultos para suas empresas agrícolas, porém, não seria adequado supor que havia uma dicotomia social na Capitania com a distinção entre: “grandes proprietários de escravos e de terras e pequenos roceiros sem terras, os primeiros voltados para o setor exportador e os últimos apenas para subsistência familiar e pequeno comércio interno”<sup>159</sup>.

A falta de mão-de-obra, mesmo considerando-se a crescente importação de escravos, não permitia o sucesso do setor de exportação da lavoura paulista; os poucos grandes senhores de engenhos e de fazendas de café em formação não podiam atender a crescente demanda do comércio externo. Os lavradores pequenos e antigos roceiros começaram, então, a constituir suas pequenas plantações de cana: a categoria dos chamados “partidistas” ou “plantadores de cana de partido” formou-se ao lado do grande engenho, onde sua cana vinha se moída<sup>160</sup>.

Se o avanço das culturas comerciais em São Paulo resultaria na destruição gradual dos antigos roçados baseados na agricultura primitiva, principalmente sobre aqueles que se destinavam apenas ao abastecimento familiar – onde os sujeitos se configuravam como produtores e consumidores diretos; ao mesmo tempo, permitiu a permanência da agricultura tradicional, com seu modesto nível de aperfeiçoamento, não implicando na mudança das técnicas empregadas e do sistema agrícola itinerante<sup>161</sup>.

Para o modo de produção agrícola, a mineração, trouxe, como consequência, a passagem gradual do sistema de repouso florestal longo para o sistema de repouso arbustivo menos longo. A vizinhança das populações paulistas com as zonas de mineiração e com o centro urbano do Rio de Janeiro (depois de 1763) representou a existência de mercados facilmente acessíveis e monetarizados. Por

---

<sup>158</sup> *Idem.* p. 193.

<sup>159</sup> Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico... Op. cit.* p. 107.

<sup>160</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>161</sup> *Idem.* p. 129-130.



consequente essas populações, que praticavam o “pousio florestal”, foram estimuladas à produção de excedentes alimentares para o circuito comercial<sup>162</sup>.

O desenvolvimento agrícola na Capitania contou com o apoio e o estímulo das autoridades coloniais a partir de 1765. Ação que se fortificaria após 1775 com a introdução da agricultura lucrativa de “gêneros tropicais” destinados ao mercado internacional<sup>163</sup>.

Para Pablo Oller Mont Serrath, não houve a mudança de uma economia estéril para uma fértil e sim um esforço por parte da Coroa, de seus ministros e dos governadores, para o “desenvolvimento e estabelecimento de um tipo específico de produção agrícola, enquadrada nas reformas e propostas próprias do período”, apresentando-se “como importante mote na administração da capitania”<sup>164</sup>.

A capitania de São Paulo e sua população seriam agora parte integrante do território colonial recebendo maior atenção da Coroa, que a impulsionava para os “novos tempos” e a tirava de seu passado primitivo<sup>165</sup>. “Para isso, deviam ser postos todos os recursos: o levantamento racional e minucioso das populações, a investigação dos recursos naturais, a medição e marcação dos territórios, o estabelecimento de rotas, a elaboração de mapas, o erguimento de fortalezas, a organização e preparo das tropas, a educação da população”<sup>166</sup>.

Para Maria Odila Leite da Silva Dias, as publicações patrocinadas pela Coroa em suas “Academias”, demonstravam a consciência política da Metrópole em fomentar a produção de matérias-primas para sua incipiente indústria e, ao mesmo, tempo promover o renascimento da agricultura a fim de compensar as oscilações dos rendimentos provenientes da extração aurífera (quinto), “os inconvenientes de um sistema fiscal sobrecarregado e a baixa do preço do açúcar, em virtude da concorrência estrangeira e, sobretudo, a partir do último quartel do século, em aproveitar as novas perspectivas que a conjuntura internacional parecia apresentar para o Brasil em razão de desajustes ocasionados pela Revolução Francesa e pelas guerras napoleônicas”<sup>167</sup>.

Havia, portanto, a necessidade de ampliação da produção de excedentes na Colônia para se manter o equilíbrio das contas em Portugal e a região de São Paulo, apesar do papel

---

<sup>162</sup> *Idem.* p. 178.

<sup>163</sup> *Idem.* p. 179.

<sup>164</sup> Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007. p. 93.

<sup>165</sup> Vera Lúcia A. Ferlini. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 237-250, jul./ dez. 2009. p. 240.

<sup>166</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>167</sup> Maria Odila Leite da Silva Dias. Aspectos da ilustração no Brasil. In:\_\_\_\_\_. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 39-126. A citação encontra-se na p. 49.

secundário que cumpria até o último quartel do século XVIII, “deveria agora entrar num ritmo mais geral, ou seja, os novos administradores teriam de erigir uma infraestrutura de produção agrícola capaz de gerar excedentes via exportação, portanto, destinada ao comércio internacional e subsumida às suas flutuações”<sup>168</sup>.

Os governadores e capitães-generais atuavam como interventores dos anseios da Coroa e procuraram por todos os meios possíveis incrementar a produção destes gêneros para exportação e estimular o comércio. Aos poucos a economia e a sociedade na capitania de São Paulo, “enquadravam-se, de um lado, em padrões de lucratividade e racionalidade, e, de outro, na crescente valorização do trabalho sistemático”, e assim, “tanto as apreciações dos governadores em relação aos pobres-livres da capitania, como a intensa adoção do escravismo nas áreas açucareiras revelam a influência desses referenciais”<sup>169</sup>.

Na segunda metade do século XVIII, com a reestruturação da agricultura, reproduziu-se o modelo metropolitano e das principais cidades coloniais, e a Capitania adquiriu aos poucos um caráter “agro comercial”, destinando sua produção para o mercado internacional.

A “singularidade” da capitania de São Paulo, conforme mencionado anteriormente, residia na localização geográfica de seu centro produtor de maior vulto, localizado no planalto, que por conta de alguns fatores naturais impediram a estruturação de uma safra de qualidade na zona litorânea, local que requereria técnicas avançadas para sua preparação e um trabalho intenso dos habitantes para conseguirem empreender o cultivo<sup>170</sup>. Assim, na capitania de São Paulo a questão relacionada aos caminhos utilizados para a escoação da produção tomava proporções maiores, pois havia um impedimento natural ao fluxo convencional do comércio internacional (externo) localizado na zona costeira, e a estruturação destes caminhos fez parte das ações tomadas pela governança.

No início da colonização o caminho de subida na Serra do Mar era composto por duas trilhas que foram abertas e utilizadas pelos indígenas antes da chegada dos portugueses. O trajeto de serra era feito a pé e nos trechos com rios por canoas. Foi por este caminho que chegaram ao planalto Martim Afonso de Souza e José de Anchieta<sup>171</sup>.

---

<sup>168</sup> Vera Lúcia A. Ferlini. Uma capitania dos novos tempos... *Op. cit.* p. 241.

<sup>169</sup> *Idem.* p. 243.

<sup>170</sup> Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 94 e *passim*.

<sup>171</sup> “Caminho de São Vicente a São Paulo”. Antonio Barreto do Amaral. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. 19 v. (Coleção Paulística). p. 137-138.

Desde a restauração da capitania de São Paulo os governadores se preocuparam em melhor edificar o caminho que se seguia pela Serra do Mar. As reformulações técnicas empreendidas nas melhorias das vias de comunicação se relacionavam às fases econômicas e as necessidades oriundas desta senda. Logo, podemos entender que a cada grande mudança operada nas atividades sócio-econômicas da Capitania se originava um esforço por parte de seus administradores para o “encontro de soluções aos problemas cruciais de comunicação e transportes que suscitava a interligação do planalto interior com o porto de Santos”<sup>172</sup>.

Diversos governadores da capitania de São Paulo empregaram esforços para a abertura de uma boa via de comunicação entre o planalto e o litoral. Muitas vezes não conseguiram obter resultados mais significativos para o desenvolvimento da agricultura e do comércio, porém, de certa forma contribuíram para esse fim. Dentre as medidas tomadas destacam-se as ações tomadas pelos seguintes governadores:

D. Luís Antônio de Souza, que chegou a obter fosse aplicado, na construção do caminho, o imposto a que esteve sujeita a capitania, por muitos anos, com o título de impostos para a reedificação de Lisboa; Martim Lopes Lobo de Saldanha, que mandou construir o primeiro aterrado feito entre os rios Grande e Pequeno; o governador interino José Raimundo Chichorro, que mandou fazer o caminho que ia do sopé da serra até o Rio Cubatão; o capitão-general Bernardo José de Lorena, a que se deveu a feitura da construção, na serra, conhecida como Calçada do Lorena; o capitão-general Manoel de Melo Castro e Mendonça, que chegou a iniciar as obras do aterro do Cubatão a Santos<sup>173</sup>.

Em 1802, Manoel de Melo Castro e Mendonça, descreve a importância de se conservar a estrada a fim de se preservar a qualidade da produção de açúcar paulista. Este reconhece os feitos de seus antecessores que conseguiram vencer as partes mais difíceis e proporcionaram o transporte pelas antigas vias que puderam ser transitadas inclusive por cavalos<sup>174</sup>.

Os portugueses que chegaram ao litoral vicentino se depararam com duas trilhas indígenas que subia a Serra do Mar: “uma pelo vale do rio Quilombo demandando o vale do Paraíba, a outra – Caminho do Perequê, galgava a serra e no planalto depois de transpor

---

<sup>172</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. A estrada e o desenvolvimento econômico: a estrada São Paulo-Santos. In: Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História, 9, 1977, Florianópolis, O homem e a técnica. *Anais...* São Paulo, 1979, ANPUH. 2 v. p. 551-567. p. 551.

<sup>173</sup> “Caminho de São Vicente a São Paulo”. Antonio Barreto do Amaral. *Dicionário de História de São Paulo...* *Op. cit.* p. 138.

<sup>174</sup> Cf. “Memoria apresentada ao Governador de S. Paulo Antonio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802”. *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de São Paulo: Diversos.* São Paulo: Typ. Cardozo Filho & Comp., 1915. v. 44. p. 129-157. O trecho que corresponde ao Caminho de Santos se encontra entre as p. 144-146, descrita como Capítulo III.

os rios Pequeno e Grande, alcançava os campos de Piratininga”<sup>175</sup>. A estas vias fora acrescida outra, aberta por indígenas sob a tutela do Padre José de Anchieta por volta de 1556 e 1560<sup>176</sup>. Essa última via foi adotada pelos mercadores e pelas autoridades durante o século XVII. Neste momento o trânsito era realizado nos ombros dos indígenas, em redes ou cadeirinhas carregadas pelos mesmos.

Durante todo o século XVII, os cavalos, na capitania de São Paulo, serviam aparentemente para marchas relativamente breves e em descampados do planalto; as cargas eram levadas de preferência nos ombros dos escravos e administrados. E não só as cargas como os próprios passageiros. Uma rede sustentada por dois índios constituiu durante longos anos a carruagem ideal para quem quisesse vencer o escabroso caminho do mar, na serra de Paranapiacaba. [...] No trajeto de São Paulo a Santos ela fora durante longo tempo o único meio de locomoção seguro e cômodo de que se dispunham os que não quisessem viajar a pé. [...] Já isso constituiria uma vantagem bastante para explicar o progressivo abandono do sistema de redes de transporte, naturalmente moroso<sup>177</sup>.

E assim permaneceu o caminho até o século XVIII, quando os governadores da Capitania começaram a efetuar melhorias no trajeto. Porém, as melhorias empregadas pelos governadores restringiam-se a parte localizada na baixada ou no planalto, deixando o trecho da serra praticamente intocado e a mercê da ação do tempo e da natureza<sup>178</sup>.

As queixas sobre a precariedade do caminho vinham de longa data<sup>179</sup>. Sua travessia realizada no lombo de animais era considerada horrenda por seus usuários. Em 1717, o Conde de Assumar ao tomar posse do governo da capitania de São Paulo e Minas, salientara o fato de todos os membros de sua comitiva sofrerem quedas, uma ou duas, ressaltando que os sujeitos que fizeram a travessia a pé foram mais felizes; já outros preferiam seguir para a cidade de São Paulo por um caminho mais longo via Rio de Janeiro, e não tiveram o mesmo infortúnio<sup>180</sup>.

Para o Morgado de Mateus, o melhoramento do caminho do mar tinha um caráter prioritário para o desenvolvimento da agricultura e do comércio da Capitania; da mesma forma, seu sucessor, Lobo Saldanha, argumentava sobre a precariedade do caminho e os

---

<sup>175</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. A estrada e o desenvolvimento econômico... *Op. cit.* p. 552.

<sup>176</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>177</sup> Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2008. p. 126.

<sup>178</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. A estrada e o desenvolvimento econômico... *Op. cit.* p. 553.

<sup>179</sup> O jesuíta José de Anchieta dizia: “*que hee caminho muy aspero e creo que ho pior que haa em muita parte do mundo, de atoleiros, subidas e matos*”. “*Carta aos irmãos enfermos de Coimbra*”. (20/03/1555), publicada por Serafim Leite nas *Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil*. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954. v. 2. p. 159.

<sup>180</sup> Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras*... *Op. cit.* p. 126-127.

prejuízos decorrentes de sua falta de simetria ou segurança<sup>181</sup>. Em 1781, Martin Lopes Lobo de Saldanha pediu donativos às diversas Câmaras dando conta da necessidade de se construir um caminho mais seguro entre São Paulo e Cubatão. “E, dado por suposto que escolheria câmaras de cidades que vissem na obra algum benefício para o respectivo município, [...] além de Santos e São Paulo, de Itu, Atibaia, Sorocaba, Parnaíba, Jundiá, Mogi Mirim e Mogi Guaçu”<sup>182</sup>. Ou seja, a contribuição foi pedida às Vilas que se figuravam como produtoras e, supostamente, interessadas no escoamento de seus gêneros para serem negociados no litoral.

Entretanto, os paulistas continuaram no último quartel do século XVIII a caminhar a pé, quando, de fato, são realizadas obras de melhoria no caminho entre São Paulo e Cubatão, afinal a estrada fora “construída de propósito para pedestre, e parece que em forma de escada nos lugares mais alcantilados, [...] adaptam-se mal às cavalgadas durante todo o século XVII”<sup>183</sup> e boa parte do setecentos. Além disso, na “Serra de Paranapiacaba onde o índice pluviométrico é dos mais elevados do país, a manutenção de uma trilha seria empresa árdua, ficando o terreno sujeito à formação de “caldeirões” e à ocorrência de desabamentos”<sup>184</sup>. Com o baixo nível técnico da Colônia seria quase impossível a estruturação do caminho a fim de adequá-lo as necessidades da Capitania, além do “espanto” que os fenômenos da natureza causavam aos viajantes coetâneos e aos primeiros “engenheiros” que tentavam concluir tais obras.

Apenas em 1781 o trânsito pelo Caminho de Santos se tornou mais agradável aos paulistas, com as obras realizadas durante o governo de Lobo de Saldanha. As reformas duraram sete meses, de maio a novembro, e deixaram em “evidência o fato de que, sem uma estabilização do piso e dos arrimos, dificilmente seria possível manter a estrada em funcionamento perene”<sup>185</sup>.

Seu sucessor, o governador Cunha Menezes, se beneficiou com a edificação da estrada, promovendo com melhor êxito a agricultura na Capitania e iniciando o comércio direto entre o Porto de Santos e Lisboa. Tendo em vista que a produção da capitania de São Paulo já estava engrenada as intenções econômicas propostas pela Coroa, foi possível o

---

<sup>181</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. A estrada e o desenvolvimento econômico... *Op. cit.* p. 554.

<sup>182</sup> Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros na capitania de São Paulo*: destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981. p. 96.

<sup>183</sup> Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras...* *Op. cit.* p. 127.

<sup>184</sup> Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros na capitania de São Paulo...* *Op. cit.* p. 97.

<sup>185</sup> *Idem. Ibidem.*

carregamento de alguns navios com os gêneros produzidos no planalto, principalmente no quadrilátero açucareiro.

Tal fato evidencia que a reestruturação do caminho proveria resultados satisfatórios aos negócios da capitania de São Paulo, e, tecnicamente, vislumbra o êxito que o trânsito até o litoral ganhava, “supondo-se as imensas perdas ocasionadas pelas chuvas, que surpreendiam os viajantes no caminho, transportando produto tão perecível, e pelo fato de boa parte do percurso, no planalto e na baixada, ser feito por rios, outra ameaça ao produto”<sup>186</sup>.

A edificação do Caminho de Santos impulsionou a redução da via de comunicação fluviais na capitania de São Paulo e, também, a intensificação e reestruturação das estradas que tinham parca importância até meados do século XVIII. Tais vias de comunicação terrestre atendiam as necessidades econômicas locais e serviram para o comércio realizado, basicamente, pelos tropeiros e suas réguas<sup>187</sup>.

Não apenas os caminhos primitivos – transitados por tropas, cavaleiros ou índios andarilhos – foram-se desenvolvendo a ponto de em fins do setecentismo ou começo do oitocentismo já haver estradas com trechos pavimentados – por onde podiam passar carros e liteiras – como também essas estradas passaram a cruzar os rios, não só através das rudes pontes de madeira roliça dos primeiros tempos, mas também por meio de sólidas construções de pedra, nos últimos anos do século dezoito<sup>188</sup>.

As mudanças ocorridas nas estradas da Capitania atendiam as necessidades de escoamento da produção por estradas mais edificadas e seguras. Além dos caminhos, outro fator deveria ser reformulado, a mudança do meio de transporte utilizado na Capitania. Os traslados eram realizados essencialmente a pé e as mercadorias transportadas no dorso dos indígenas, situação que impedia, obviamente, o aumento do volume de gêneros transportados entre o planalto e o litoral. É evidente que as tropas de muares não utilizavam este meio de transporte, porém, tais tropas, antes da edificação da estrada que ligava o planalto ao litoral, se direcionavam com frequência para outros lugares e não realizavam o transporte da produção paulista destinada ao comércio internacional para Santos.

Sendo assim, a partir das últimas décadas do século XVIII, aos poucos, os indígenas e mamelucos encarregados no transporte de pessoas e objetos começavam a se

---

<sup>186</sup> *Idem.* p. 98.

<sup>187</sup> Vide:

<sup>188</sup> Ernani Silva Bruno. *História e tradições da cidade de São Paulo: arraial de sertanistas (1554-1828)*. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 1991. v.1. p. 209-210.

reduzir e foram substituídos por cavalos e mulas. “O que representaria, sem dúvida, progresso notável na rapidez dos negócios, além de poupar trabalhadores, em um momento em que a mão-de-obra indígena era menos abundante, e em que os negros, excessivamente dispendiosos, ficavam geralmente reservados às fainas agrícolas”<sup>189</sup>.

Fazia-se indispensável equiparar ao nível da época e dos novos estímulos econômicos a técnica dos transportes e comunicações entre o planalto e Santos. O transporte de cargas no dorso dos Índios, característico de todo o período antecedente, tornou-se inoperante; a mula sobressai como o animal de carga privilegiado, tanto pelo volume suportado como pela resistência<sup>190</sup>.

Portanto, ao se reestruturar a produção agrícola a fim de atender as novas necessidades mercantis, *pari passu*, se reestruturavam as vias de comunicação para seu escoamento, pois estas não foram projetadas para atender a uma demanda maior. As obras realizadas pelos governadores procuravam aperfeiçoar o Caminho do Mar beneficiando, de alguma forma, o trânsito de um ponto a outro.

No governo de Botelho Mourão (1765-1775) verificou-se a menor distância e altura entre o litoral e o planalto; e num segundo momento, mais significativo, durante o governo de Lobo de Saldanha (1775-1782), a via fora alargada e alguns aterros realizados. Mesmo assim, a estrada aberta por Lobo de Saldanha não era das melhores e constantemente sofria estragos que a bloqueava e impedia, obviamente, o seu trânsito, afetando o escoamento da produção e a economia da Capitania.

Em 1791, a estrada edificada pelo governo de Lobo de Saldanha se tornaria intransitável. Sua recuperação e sua “viabilidade [...] estava estritamente vinculada à solução de um problema eminentemente técnico: como enfrentar o elevado índice pluviométrico responsável pelas enxurradas que desafiavam os cortes, os aterros e o próprio leito da estrada”<sup>191</sup>. Os relatos escritos pelos paulistas contemporâneos a edificação do caminho, indicavam o quanto era difícil o acesso entre o planalto e o litoral. Deixavam claro o quanto era necessária a estruturação da estrada para o melhoramento das relações sociais e comerciais dentro da capitania de São Paulo<sup>192</sup>.

---

<sup>189</sup> Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras... Op. cit.* p. 130.

<sup>190</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. *A estrada e o desenvolvimento econômico... Op. cit.* p. 555.

<sup>191</sup> Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros na capitania de São Paulo... Op. cit.* p. 101. Para uma melhor descrição dos efeitos realizados no Caminho do Mar antes da restauração da Capitania, vide: In: Washington Luís. *Na capitania de São Vicente*. Brasília: Senado Federal, 2004. 24 v. (Edições do Senado Federal).

<sup>192</sup> Vide: Marcelino Pereira Cleto. Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística).

Portanto, no que tange a organização da economia da capitania de São Paulo para que sua agricultura deixasse de ser voltada para o mercado interno e para o consumo local e adentrasse ao comércio internacional, se tornou necessária a imposição de algumas mudanças na estrutura de sua sociedade, invertendo a lógica da sua produção e alterando as técnicas empregadas na lavoura, além de se melhorar as vias de comunicação para o escoamento da produção. As mudanças ocorridas foram fruto do esforço de seus governadores e atendiam os anseios da Metrópole, que via no “renascimento agrícola” de sua principal colônia os meios necessários para o fomento de sua indústria e, também, para impulsionar seu comércio com outros países da Europa.

Nesse ínterim, o governador Bernardo José de Lorena determina a construção de uma nova estrada na Serra de Paranapiacaba com o intuito de se substituir o caminho que lá havia. A construção ficou a cargo de João da Costa Ferreira e Antônio Rodrigues Montesinhos, membros do Real Corpo de Engenheiros. “Projetada tecnicamente, calçada de grandes lajes de granito, tinha uma largura de 3,20 e 4,20 no planalto e estava concluída em 22-9-1790, causando um verdadeiro assombro tal a grandeza da obra”<sup>193</sup>.

Arelado as mudanças econômicas que ocorreram em São Paulo no final do século XVIII, o governo Bernardo José de Lorena se destacaria pela edificação do caminho que ligava o planalto a Santos, entretanto, basta entender quais os motivos que levaram a tal empreendimento apenas durante o seu governo, bem como mensurar outras medidas levadas a cabo pelo governador a fim de se beneficiar o comércio e a produção agrícola em São Paulo. Como a historiografia descreveu seu governo? Quais desígnios metropolitanos determinaram tais ações? Para tanto, nos cabe investigar alguns pontos-chaves de sua governança.

## **Capítulo 2 – O governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo (1788-1797).**

Bernardo José Maria Lorena e Silveira nasceu em Campo Grande, freguesia de Lisboa, em 20 de abril de 1756 e faleceu no Rio de Janeiro em 1818<sup>194</sup>. Durante muito tempo se atribui sua filiação a D. Luiz Bernardo de Lorena e Távora e D. Thereza de Távora. Seu suposto pai foi acusado, julgado e condenado à morte junto com outros

---

<sup>193</sup> “Calçada do Lorena”. Antônio Barreto do Amaral. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. v. XIX. (Coleção Paulística). p. 134-135.

<sup>194</sup> Cf. “*Sarzedas*”. Portugal. *Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico*. Lisboa: João Romano Torres, 1904-1915. v. VI. p. 759.



parentes pelo atentado contra D. José I em 1758, no famoso *Processo dos Távoras*<sup>195</sup>; teria vivido uma boa parte de sua juventude no convento de Santos, para onde se refugiou junto com sua mãe<sup>196</sup>. Tal tese foi defendida por Maria Luzia Franco da Rocha, que a escreveu com base na tradição oral de sua família<sup>197</sup>. Entretanto, numa outra versão sobre sua filiação, constatou-se que era filho de Nuno Gaspar de Lorena – moço fidalgo, caçador oficial de D. Maria I, tenente-general, governador das armas do Alentejo, etc. – e de sua segunda esposa, D. Maria Inácia da Silveira<sup>198</sup>.

O futuro governador teve sua formação no Colégio dos Nobres de 1766 a 1771, ingressando depois na Universidade de Coimbra e defendendo uma tese sobre retórica em 1778<sup>199</sup>. Recebeu o direito de moço fidalgo em 1766, acrescido de fidalgo escudeiro e foi capitão de cavalaria agregado<sup>200</sup>. Em 1786 tornou-se Conselheiro Régio e recebeu mercê do hábito da Ordem de Cristo; em 19 de Agosto do mesmo ano foi nomeado governador da capitania de São Paulo no Brasil, tomando posse do cargo apenas em 5 de junho de 1788. Em 28 de junho de 1797 deixa a capitania de São Paulo para tornar-se governador e capitão-general em Minas Gerais – nomeado para esta função em 1796; em 1801, D. João VI, o concede a mercê de Conselheiro de Capa e espada do Conselho Ultramarino; em 1804 fora nomeado deputado da Junta de Arrecadação do Tabaco; em 1805 recebeu mercê como Conde de Sarzedas; e em 17 de Setembro de 1806 foi nomeado Vice-Rei da Índia, seu último cargo diplomático. Como Conde de Sarzedas governou a Índia por nove anos até 29 de novembro de 1816 e com o fim de seu mandato retornou ao Brasil, indo ao encontro da Corte no Rio de Janeiro, aonde viria a falecer em data incerta no ano de 1818<sup>201</sup>.

---

<sup>195</sup> Vide: Nuno Gonçalo Monteiro. A “tragédia dos Távoras”: parentesco, redes de poder e facções políticas na monarquia portuguesa em meados do século XVIII. In: João Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no Império Português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 317-342.

<sup>196</sup> Cf. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & Conflitos... Op. cit.* p. 57-58.

<sup>197</sup> Cf. Maria Luzia Franco da Rocha. Biografia de D. Bernardo José Maria de Lorena. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura de São Paulo, 1940, nº 64, p. 136-139.

<sup>198</sup> Cf. “Sarzedas”. Portugal. Dicionário Histórico, Corográfico... *Op. cit.* Loc. cit.

<sup>199</sup> Cf. “Bernardo José Maria Silveira Lorena” In: *Optima Pars II – As elites na Sociedade Portuguesa Do Antigo Regime (POCTI/HAR/35127/99)*. Sua tese encontra-se em: “Livro 4º. de registro da entrada, saída, profissões e actos dos collegiaes do Colégio dos Nobres, liv. 62, p. 26 – “Theses pro repetitionis actu ex Historia Ecclesiastica, jure tum naturali, canonico, publico, ac privativo, cum regio selectas. (Auctor) “Bernardus Josephus a Lorena”. (14/05/1778). Biblioteca Nacional de Lisboa, Manuscritos, Coleção Pombalina, códice 653.

<sup>200</sup> Cf. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & Conflitos... Op. cit.* p. 57-58.

<sup>201</sup> Cf. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & Conflitos... Op. cit.* Loc. cit.; Portugal. Dicionário Histórico, Corográfico... *Op. cit.* Loc. cit.

## 2.1 – O governo de Lorena sob a ótica da historiografia

Para Afonso de E. Taunay, no clássico “*História da Cidade de São Paulo*”, o governo de Bernardo José de Lorena foi marcado por suas obras de engenharia<sup>202</sup>. Analisando com “maior ênfase” os fatos que ocorreram na cidade de São Paulo o autor ressalta que o governador elaborou excelentes serviços, como: “sua primeira grande fonte pública, o Chafariz da Misericórdia, o quartel da força de linha da guarnição local, a construção da ponte sobre o Anhangabaú que ficou chamada do Lorena, o reforço do calçamento, o levantamento da primeira planta urbana”<sup>203</sup>. Além dos beneficiamentos ocorridos na Cidade, Afonso de E. Taunay considera o calçamento do Caminho do Mar como uma obra extraordinária para o período em que foi realizada e denota que a partir dela “decorreram consideráveis benefícios pelo aumento do trânsito de gêneros de exportação”<sup>204</sup>.

Entretanto, aponta que os paulistas não viram com bons olhos o governo de Bernardo José de Lorena, pois estes se queixavam de seu acentuado autoritarismo e “descaso pela condição social dos vassallos a quem governava, fossem eles dos mais graduados”<sup>205</sup>. Para o Taunay, tal atitude dos vassallos explicava-se pela prepotência dos capitães-generais e suas intervenções na edilidade, que contribuíram para a anulação dos poderes municipais, e, portanto, haveria um consenso negativo sobre o trabalho dos administradores da Coroa<sup>206</sup>, não sendo, portanto, uma queixa exclusiva ao governo de Lorena. Além disso, o mais agravante, no caso da cidade de São Paulo, se dava aos seus baixos recursos financeiros, que eram ainda desfalcados pelo pagamento de propinas aos magistrados e vereadores, bem como para o pagamento da aposentadoria dos Ouvidores, sobrando muito pouco para as obras mais indispensáveis ao desenvolvimento da Cidade, “como as referentes à construção do Paço e Cadeia ou da Sé Catedral”<sup>207</sup>.

Sendo assim, a solução tomada pelos governadores da capitania de São Paulo para efetuar as obras da Cidade e de outras partes da Capitania foi o pedido de contribuições

---

<sup>202</sup> Cf. Afonso de E. Taunay. *História da Cidade de São Paulo*. Brasília: Senado Federal/ Conselho Editorial, 2004. 3 v. (Edições do Senado Federal). p. 193.

<sup>203</sup> *Idem.* p. 194.

<sup>204</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>205</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>206</sup> *Idem.* p. 250.

<sup>207</sup> *Idem.* p. 251.

voluntárias para os habitantes. Na prática, tal contribuição se dava através do pagamento de tributos colocados de forma oficial e, portanto, compulsórios, e nada voluntários, a não ser apenas o seu nome. Mesmo assim, as obras não eram realizadas dentro do esperado e quando muito não eram acabadas, gerando, conseqüentemente, queixas por parte dos moradores da capitania de São Paulo e, também, dos “empreiteiros” responsáveis pela execução destas obras – “o mesmo sucedia com a estrada vital do Caminho do Mar”<sup>208</sup>.

Para Taunay, apesar de ter se destacado pela construção do Caminho do Mar, o governo de Bernardo José de Lorena seguia a mesma lógica de seus antecessores, principalmente pela imposição de tributos que deveriam ser destinados para obras de infraestrutura na Capitania que tardavam a serem realizadas. Tal fato teria aguçado as críticas feitas pelos paulistas sobre o governo e seu suposto descaso com a realidade local, entretanto, se os governos anteriores não chegavam a executar tais obras, o mesmo autor, destaca os “excelentes serviços” executados por Lorena em São Paulo.

De acordo com Norma M. Doro, Sonia Letaif e Vilma S. Marques, o governo de Bernardo José de Lorena distinguiu-se por iniciativas proveitosas que aprimoraram os feitos de seus antecessores<sup>209</sup>. Nas administrações anteriores a de Lorena havia se revelado uma maior preocupação do governo da capitania de São Paulo em relação aos “melhoramentos urbanos”, como: “a abertura de caminhos, estradas, cuidados especiais pela cidade de São Paulo”<sup>210</sup>; ações que seriam seguidas e aprimoradas pelo Governador.

Da mesma forma, a o governo de Bernardo José de Lorena teria empregado todos os esforços possíveis no incentivo à agricultura e a estruturação do comércio. Segundo as autoras, as principais providências de Bernardo José de Lorena foram tomadas no sentido de orientar a saída e entrada de gêneros e mercadorias na capitania de São Paulo a fim de se fomentar o mercado interno<sup>211</sup>. O comércio seria favorecido pela fiscalização, evitando que fosse praticado qualquer tipo de contrabando e o descaminho nos limites da Capitania, principalmente, o comércio de cativos por mercadorias vindas da Europa<sup>212</sup>, aumentando, assim os dividendos alcançados pelos comerciantes locais e, também, os recursos provenientes dos tributos pagos nas transações comerciais realizadas sob a tutela da

---

<sup>208</sup> *Idem.* p. 251.

<sup>209</sup> Norma M. Doro; Sonia Letaif; Vilma S. Marques. O incremento econômico no govêrno de Bernardo José de Lorena (1788-1797). *Boletim de História: Centro de Estudos Históricos/ Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (Sedes Sapientae)*, São Paulo, t. II, p. 414-442, 1965/1966. p. 415. Esta obra fez parte dos trabalhos de iniciação científica realizados na PUC-SP sobre os governos da capitania de São Paulo.

<sup>210</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>211</sup> *Idem.* p. 416.

<sup>212</sup> *Idem.* p. 417-418.

administração. Além disso, o governo estendia suas ações em benefício da “coletividade”, com a abertura de armazéns e o controle sobre o que se comercializava, evitando que os lucros individuais prejudicassem o grosso da população.

Nessa época a distribuição dos alimentos à população era feita nas denominadas “casinhas”, que eram um tipo de mercado muito modesto. Já em 1787 eram pequenas e poucas e não podiam acomodar o povo que a elas acorriam com seus mantimentos para o disporem e com isso muitos lavradores deixavam de vir às casinhas do que lhes advinha gravíssimos prejuízos<sup>213</sup>.

Durante o governo de Bernardo José de Lorena houve a reparação e construção das “casinhas”, principalmente na cidade de São Paulo, melhorando a distribuição de gêneros à população. Algumas chegaram a ser demolidas para atender a demanda, e mesmo durante tal processo de restauração ou reconstrução destes “mercados”, não houve qualquer tipo de paralisação no comércio – as câmaras se responsabilizavam pela discussão da alteração de local, a continuidade ou não de determinada função realizada e a arrematação de novas “casinhas”<sup>214</sup>.

Portanto, segundo as autoras, os benefícios gerados pelas ações governativas de Bernardo José de Lorena em São Paulo teriam contribuído significativamente para o incremento do comércio local, principalmente pela edificação de alguns mercados e o controle sobre a circulação de mercadorias. Tais obras teriam contribuído significativamente para o desenvolvimento da Capitania, sendo, no entanto, com exceção das “casinhas”, um plano continuado, iniciado pelos governos anteriores ao de Lorena.

Para Maria Thereza S. Petrone, apesar das medidas tomadas pelos governadores após a restauração da capitania de São Paulo apenas no governo de Bernardo José de Lorena reaparece a preocupação com o desenvolvimento da Capitania, com o benefício dado aos agricultores localizados no planalto<sup>215</sup>. Uma série de medidas tomadas pelo governo de Bernardo José de Lorena teria visado o aumento da produção agrícola e o desenvolvimento do comércio destes produtos. Dentre as medidas tomadas pelo Governador, destacasse a proibição de todo comércio realizado nos portos da Capitania com exceção do Porto de Santos, pois a concentração de “todo o movimento comercial num só porto seria vantajoso para o desenvolvimento da economia paulista”<sup>216</sup>.

---

<sup>213</sup> *Idem.* p. 421.

<sup>214</sup> *Idem.* p. 422.

<sup>215</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. cit.* p. 17.

<sup>216</sup> *Idem. Ibidem.*

Porém, ao se estimular a produção de gêneros agrícolas no planalto paulista, as medidas tomadas pelo governo de Bernardo José de Lorena acabaram por representar um entrave à produção de açúcar e aguardente no litoral Norte de São Paulo. Para os produtores do litoral norte não era vantajoso conduzir e negociar suas mercadorias no Porto de Santos, mas sim a comercialização de suas produções diretamente na capitania do Rio de Janeiro<sup>217</sup>. Fato que seria comum ao comércio paulista, de acordo com os cronistas do século XVIII, pois as vantagens de se negociar no porto do Rio de Janeiro estariam na órbita do escoamento da produção aurífera e havia maior circulação de comerciantes por lá e, conseqüentemente, maior leque de oportunidades de se efetuar alguma venda de maior vulto. O que não acontecia com os produtores localizados no planalto paulista, devido ao maior percurso e despesas que teriam para escoarem sua produção à capitania vizinha.

No mesmo sentido, Heloísa Liberalli Bellotto, compreende que todos os empreendimentos realizados pelo Morgado de Mateus em seus dez anos de governo a frente da capitania de São Paulo (1765-1775), forjaram a infra-estrutura política e econômica que favoreceram os resultados obtidos pelo governo de Bernardo José de Lorena<sup>218</sup>. Ou seja, há uma continuação das políticas adotadas por outros governadores que antecederam Bernardo José de Lorena na governança da capitania de São Paulo, todos fortemente influenciados pelas ideias ilustradas de Portugal que guiaram os rumos a serem tomados pela administração paulista.

No entanto, de acordo com Denise Mendes, o Porto de Santos assim como outros pontos do litoral paulista, não faziam parte das rotas comerciais que existiam para a Colônia<sup>219</sup>, ou seja, a capitania de São Paulo não pertenceria estaria interligada as redes comerciais de maior vulto para a época. E, portanto, nesta questão residiria o fato de muitos produtores paulistas, concentrados no planalto ou situados no próprio litoral, não remeterem seus produtos aos portos paulistas e preferirem negociar com o Rio de Janeiro, por que, afinal, estes produtores não teriam certeza de que seus itens seriam comercializados nos portos da capitania de São Paulo.

E aí entraria em jogo as ações levadas a cabo pelos governadores na capitania de São Paulo. Para Pablo Oller Mont Serrath, há de se levar em conta os interesses da

---

<sup>217</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>218</sup> Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial... Op. cit.* p. 315.

<sup>219</sup> Cf. Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista.* 1994. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

Metrópole em relação à capitania de São Paulo após a sua restauração: defesa da fronteira meridional e no incremento de uma agricultura tipo exportadora<sup>220</sup>. Teria existido, portanto, um maior esforço por parte dos governadores no estabelecimento deste tipo de agricultura para exportação alterando a produção paulista, a qual basicamente se voltava para o abastecimento da Colônia.

Para os paulistas, a própria presença de um governador trouxe benefícios e, também, prejuízos. Evidentemente, que ao se alterar a estruturação de produção e a dinâmica da Capitania, muitas vezes ocorriam querelas entre as elites locais e os governadores, os quais, “funcionaram, muitas vezes, como seus porta-vozes, e, por outro lado”, cerceavam o “o poder delas”<sup>221</sup>. Havia uma necessidade de se adequar os interesses em jogo, e aos governadores caberia articular todas estas questões em acordo com as necessidades impostas pela Coroa.

Para Renato de Mattos a bibliografia tradicional a respeito da atuação dos governadores ou sobre a mudança dos rumos tomados pela economia na capitania de São Paulo, enfatiza suas pesquisas no suposto estado paupérrimo da agricultura e do comércio paulista. Os “autores tradicionais” teriam se fundamentado, principalmente, no relato de Marcelino Pereira Cleto, documento que estaria longe de fazer uma descrição imparcial da economia da capitania de São Paulo, afinal o “Juiz” se manteve na senda dos conflitos de interesses entre capitães-generais, juízes de fora, juízes de alfândega e demais autoridades da Capitania<sup>222</sup>.

Para Mattos, a defesa colocada em voga por Marcelino Pereira Cleto a respeito dos rendimentos que se obtinham na capitania de São Paulo à época do “Caminho Velho”, ou seja, com a circulação direta da produção aurífera pelo território paulista e a geração de riqueza e prosperidade interna alcançadas pelas trocas do ouro por produtos locais; além de suas resoluções acerca das possíveis formas de se atenuar a queda da arrecadação de tributos diretos ou indiretos, e outras mais colocações dissertadas, estaria atrelada aos interesses de negociantes sediados ou produtores ligados a vila de Santos<sup>223</sup>.

---

<sup>220</sup>Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007. p. 16.

<sup>221</sup>*Idem*. p. 17.

<sup>222</sup>Renato de Mattos. *Política, administração e negócios: a Capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788-1808)*. 2009. 220 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2001. p. 62.

<sup>223</sup>*Idem*. p. 70-71.

Da mesma forma, a hipótese sugerida sobre os motivos que levaram Pereira Cleto a escrever sua dissertação deve ser estendida ao governo de Bernardo José de Lorena, pois o governador, segundo Mattos, provavelmente, fora cooptado por alguns grupos de negociantes e produtores sediados em Santos sobre seus interesses e como estes poderiam ser postos em prática por intermédio da administração da Capitania<sup>224</sup>. Fato que se confirmaria logo nos primeiros meses de seu governo, pois Bernardo José de Lorena teria beneficiado estes grupos localizados no litoral paulista “em detrimento de outros grupos envolvidos no comércio costeiro com demais áreas da colônia, com destaque ao Rio de Janeiro”<sup>225</sup>.

Ana Paula Medicci segue a mesma linha de raciocínio e argumenta que além dos benefícios concedidos aos grupos paulistas localizados no planalto e seus correspondentes em Santos, os interesses particulares do governador e seu envolvimento com comerciantes lisboetas, nortearam as ações governativas na capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena.

Com esta perspectiva seria possível compreender as ações efetuadas pelo Governador, que ao realizar obras de infra-estrutura favorecendo grupos de produtores e negociantes no planalto paulista e em Santos, ao mesmo tempo, acabou alijando parte dos grupos de poder locais envolvidos em redes de comércio interno e no sistema de arrematações das rendas reais, ao promover, também, o ingresso de grupos sediados em Lisboa neste processo<sup>226</sup>.

Dessa forma, torna-se possível afirmar [...] que os governadores detinham amplo campo de manobra, que lhes permitia negociar com instâncias locais e grupos de poder reinóis ligados ao comércio e à administração de acordo com as circunstâncias do momento, sem que isso fosse necessariamente considerado incompetente pelo governo metropolitano<sup>227</sup>.

Baseando-se na correspondência trocada entre o governador e um comerciante de vulto lisboeta, Jacinto Fernandes Bandeira, a autora esquadrinha a possibilidade de que ao se concentrar o comércio no Porto de Santos o Governador tinha como objetivo primordial o favorecimento dos negócios do comerciante lisboeta na capitania de São Paulo<sup>228</sup>. Entretanto, Medicci ressalta que fazer negociações comerciais com a capitania de São

---

<sup>224</sup> *Idem.* p. 78.

<sup>225</sup> *Idem.* p. 84.

<sup>226</sup> Ana Paula Medicci. *Administrando conflitos: o exercício de poder e os interesses mercantis na Capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. 2010. 286 f. Tese (Doutorado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2010. p. 119-120.

<sup>227</sup> *Idem.* p. 120.

<sup>228</sup> *Idem.* p. 123.

Paulo não era altamente atrativo ou lucrativo para Jacinto Fernandes Bandeira, e a sua inserção na economia paulista poderia estar relacionada aos interesses de outros comerciantes interessados em estabelecer seus negócios dentro dos domínios da Coroa<sup>229</sup>.

Mesmo não encontrando evidências que apontassem para uma possível obtenção de lucro nessas negociações por parte do governador, Ana Paula Medicci, denota que ao se corresponder com alguns negociantes portugueses e manter-se próximo de produtores e comerciantes do planalto paulista, o governador criaria meios para intervir nas negociações comerciais, privilegiando determinados grupos mercantis e seus interesses na capitania de São Paulo<sup>230</sup>. Já em sua Dissertação, a autora aponta que algumas imposições feitas pelo governador Bernardo José de Lorena se configuravam como simples resposta a evasão de rendimentos ou até mesmo a sonegação fiscal que ocorreriam na Capitania, porém, e além, de favorecer algum grupo mercantil interessado nas mudanças executadas<sup>231</sup>.

Nesse sentido, Ana Paula Medicci, afirma que o discurso decadente empregado pelos *Memorialistas* – homens ligados essencialmente à administração – baseavam-se apenas na ausência de culturas tidas como lucrativas para atender aos seus interesses econômicos<sup>232</sup>. Portanto, todas as ações realizadas por Bernardo José de Lorena que beneficiaram a economia da capitania de São Paulo se encaixaram perfeitamente dentro dos interesses comerciais de alguns grupos, sem maiores pretensões e sem interferência da Coroa, a qual lucraria nessas transações, e que, possivelmente, as decisões ou ações tomadas pelo Governador não estariam atreladas a política econômica metropolitana.

Podemos averiguar que o governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo foi definido de diferentes formas pela historiografia. Grosso modo, a dita historiografia tradicional enxerga no governador um grande articulador dos interesses metropolitanos em São Paulo, atuando de forma branda, mas eficaz, na estruturação da Capitania. Já a historiografia atual, identifica que os interesses de determinado grupo ou grupos mercantis locais, principalmente, em Santos prevaleceram sobre os demais, dividindo espaço com os interesses particulares de Bernardo José de Lorena.

Entretanto, mesmo não tendo como negar que os administradores poderiam se envolver em querelas oriundas às possessões portuguesas e longe das vistas e dos

---

<sup>229</sup> *Idem.* p. 123-124.

<sup>230</sup> *Idem.* p. 125 e *passim*.

<sup>231</sup> Ana Paula Medicci. Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822). 2005. 186 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2005. p. 15.

<sup>232</sup> *Idem.* p. 19.



interesses da Coroa, da mesma forma é insuficiente atribuir somente aos interesses das elites locais e aos comerciantes de grande vulto, as ações administrativas proferidas pelos governadores ao se estimular a economia. Há de se levar em conta o processo de reconfiguração dado a agricultura e ao comércio a partir do consulado pombalino e a sua inserção à ilustração, fato que se manteve durante o governo de D. Maria I e ganhou mais ênfase com as linhas escritas pela Real Academia<sup>233</sup>.

Assim, talvez, os vínculos mantidos entre os governadores e as elites locais, da mesma forma que a suposta articulação e cooptação da governança pelos interesses particulares, eram necessários para o estabelecimento das políticas econômicas sugeridas pela Coroa, e, portanto, não estariam em desacordo com as determinações e ordens metropolitanas. A Coroa poderia se beneficiar com a dinâmica local, fiscalizando as transações comerciais internas e ainda determinar o ritmo do mercado externo, controlando a entrada e saída de mercadorias por seus portos com postos alfandegários.

Estaria o governo de Bernardo José de Lorena longe dos interesses da Coroa e próximo demais os interesses locais, ou a junção destes interesses gerou múltiplos benefícios para a metrópole? Talvez esta fosse à questão levantada pela historiografia. Entretanto, algumas conclusões descartaram outras hipóteses sobre a forma adequada de se governar a capitania de São Paulo na segunda metade do XVIII, não pensando na própria dinâmica da região e no suposto discurso de decadência estar atrelado à comparação com as demais capitanias do Brasil e dentro, também, da lógica de mudança que se engendrava no pensamento intelectual da época. Ao se transpor esta concepção para o século XX muitos autores poderiam sim cair na mesma dedução ou serem influenciados pelos pensadores coetâneos aos fatos, mas há de se evidenciar que não conseguimos notar um apelo demasiado a situação de miserabilidade da economia paulista e sim algumas inovações que estimulariam e desenvolveriam a capitania de São Paulo. O que, talvez, contribua para a posição de destaque dada aos governadores paulistas durante a segunda metade do setecentos e atenção sobre os benefícios econômicos alcançados pelo governo de Lorena.

## **2.2 – As instruções ao governador: um resumo das preocupações da Coroa**

---

<sup>233</sup> Vide: Francisco J. Calazans Falcon. *A época pombalina... Op. cit.*; Vera Lúcia Amaral Ferlini. *A questão agrária no pensamento reformista luso-brasileiro do século XVIII: estrutura fundiária, legislação territorial e proposta de mudanças... Op. cit.*

Por intermédio dos principais Regimentos, Relatórios e Instruções, emitidos em Portugal e destinados aos governadores-gerais ou aos governadores das capitanias podemos compreender as razões políticas e econômicas da Metrópole em relação aos seus domínios e, também, o êxito destes sujeitos na condução de seus governos<sup>234</sup>. Tais documentos seriam “a linha mestra do pensamento da Metrópole em relação ao Brasil” em seus diversos aspectos, como “os políticos, os administrativos, os militares, os econômicos, os judiciários, e ainda os eclesiásticos”<sup>235</sup>, indicando quais ações deveriam ser tomadas e o funcionamento de certos setores.

As instruções de governo e demais intenções da Coroa eram remetidas aos futuros governadores antes destes assumirem seus cargos. E, portanto, os sujeitos indicados a governança conseguiam estabelecer certo contato com o que os esperava nas possessões portuguesas.

Da mesma forma, antes de chegar ao Brasil e assumir o seu cargo como governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena recebeu de Martinho de Mello e Castro, uma *Instrução*<sup>236</sup> a respeito de como proceder em seu governo. Formada por um *Ofício*<sup>237</sup> contendo outros documentos distintos e datados<sup>238</sup>, as instruções encaminhadas versavam sobre a demarcação de limites, sobre o provimento de postos de tropas, sobre a prática do contrabando e do descaminho, sobre os corpos de auxiliares e de ordenança, e, também, sobre a situação política na Europa<sup>239</sup>.

As instruções não foram elaboradas especificamente para o governador ou para a capitania de São Paulo e abordavam assuntos de maior relevância para o momento em que foram escritos/ remetidos, e, por isto, indicados oficialmente ao governador. Ou seja, de

---

<sup>234</sup> Marcos Carneiro Mendonça. O pensamento da metrópole portuguesa em relação ao Brasil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 257, p. 43-61, out./ dez. 1962. p. 43.

<sup>235</sup> *Idem*. p. 44.

<sup>236</sup> “*Instrução* – Documento diplomático normativo de correspondência, descendente. Documento de uma autoridade dirigido a um subordinado em que dá ordens gerais, muito delas a virem a ser detalhadas por meio de outros atos. É de correspondência, pois não firma disposições, mas tem todo o seu teor baseado em legislação vigente ou sistemática usual para assuntos que encerra”. Cf. Heloísa Liberalli Bellotto. Glossário das espécies documentais. In: José Jobson de Andrade Arruda. (Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo*: catálogo 1 (1644-1830). São Paulo/ Bauru: Imprensa Oficial/ FAPESP/ EDUSC, 2000. p. 301-316. p. 311.

<sup>237</sup> “*Ofício* – Documento não diplomático, mas de desenho, mais ou menos oficializado, informativo ascendente e horizontal. Cf. Heloísa Liberalli Bellotto. Glossário das espécies documentais... *Op. cit.* p. 312.

<sup>238</sup> Sendo estes: 2 – Ofícios de 02/02/1788; 1 – Ofício de 03/02/1788; 1 – Ofício de 09/02/1788; 1 – Carta de 14/02/1788.

<sup>239</sup> Cf. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 375-443.

forma geral, englobam as diretrizes oficiais para a capitania e exprimiria as preocupações maiores de Portugal naquele momento<sup>240</sup>.

Em 2 de fevereiro de 1788, o Secretário dos Negócios da Marinha e do Ultramar, Martinho de Mello e Castro<sup>241</sup>, escreve: “*Na conformidade do q’ tenho tratado de viva voz com V. S.<sup>a</sup>, e dos papeis que lhe tenho comonicado; e que V. S.<sup>a</sup> tem lido, lhe remeto com esta as seguintes, q’ lhe poderão ser mais precizos*”<sup>242</sup>. Alguns assuntos, a princípio, estariam indicados nas instruções encaminhadas ao governador, devidamente oficializadas, e outros tratados verbalmente. Como Bernardo José de Lorena havia sido nomeado como governador em 1786, muito provavelmente, as instruções encaminhadas formalizavam certas problemáticas que eram comentadas de forma aberta na Metrópole com os pretendentes aos governos de suas possessões, atendendo, possivelmente, a uma prática habitual.

Neste Ofício foram encaminhados alguns documentos anexos que abordavam as demarcações dos limites da América Ibérica. Com um caráter dual, de interesse militar e econômico, as instruções colocavam o governador a par de alguns itens relacionados à delimitação do território: os artigos do tratado preliminar de paz entre Espanha e Portugal assinado em Madri no ano de 1777; Carta Régia remetida ao vice-rei do Brasil Luis de Vasconcelos e Sousa escrita em 25 de janeiro de 1779; Instrução encaminhada ao mesmo vice-rei a respeito da demarcação dos limites entre os domínios de espanhóis e portugueses na América, de 27 de janeiro de 1779; Carta escrita pelo embaixador espanhol na corte portuguesa de 20 de dezembro de 1780; trechos de Ofício escrito por Martinho de Mello e Castro ao Vice-Rei sobre a mesma temática em 4 de março de 1782<sup>243</sup>.

A demarcação da fronteira entre hispanos e lusos figurava dentro dos artigos fixados no *Tratado de Santo Ildefonso* firmado em 1º de outubro de 1777, mantendo, de forma geral, os limites fixados com o *Tratado de Madri de 1750*<sup>244</sup>. O “novo” Tratado sustentava a necessidade de se traçarem o limite definitivo entre as possessões ibéricas

---

<sup>240</sup> Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial... Op. cit.* p. 59.

<sup>241</sup> A atuação de Martinho de Mello e Castro no Brasil enquanto ministro, ainda necessita de uma produção mais avultada, entretanto, para compreender suas ações em Minas, vide: Virgínia M. Trindade Valadares. *A sombra do poder: Martinho de Mello e Castro e a administração da Capitania de Minas Gerais (1770-1795)*. São Paulo: Hucitec, 2006. (Estudos Históricos).

<sup>242</sup> “*Officio do mesmo Snrsobre demarcaçoens dos limites*” (02/02/1788). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.*(v. 45). p. 375.

<sup>243</sup> *Idem.* p. 375-376.

<sup>244</sup> Cf. Arthur Cézár Ferreira Reis. O tratado de limites. In: Sérgio Buarque de Holanda. (dir.). *História geral da civilização brasileira: a época colonial – Tomo I – Do descobrimento à expansão territorial*. 1 v. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003. p. 396-412.

desprezando os “títulos de Tordesilhas, aceitando-se como legítimas, as ocupações realizadas por cada uma das nações litigantes”<sup>245</sup>. Com a anulação do Tratado de Madri em 12 de fevereiro de 1761, pelo *Tratado de El Pardo*, e o reinício das hostilidades entre Portugal e Espanha na Europa os conflitos na região do Rio da Prata foram constantes e preocupantes para a Capitania de São Paulo, principalmente no que tange à atuação de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão a frente do governo paulista<sup>246</sup>.

De acordo com a “*Carta Regia sobre as Demarcaçãoens*”, escrita em 25/01/1779, depois de firmado o Tratado de Santo Ildefonso foram constituídas divisões de demarcações de ambos os lados das fronteiras e caberia ao governo de São Paulo a responsabilidade pela *Segunda Divisão de demarcação*. Estas divisões deveriam elaborar mapas topográficos dos sítios mais relevantes e mapas geográficos das fronteiras, enviando uma cópia destes mapas para suas respectivas Coroas. O objetivo principal seria a confecção de um mapa geral dos limites territoriais entre as possessões portuguesas e espanholas<sup>247</sup>.

Nas instruções enviadas ao Vice-Rei em 1779, a Rainha indicava como deveriam proceder estas demarcações e o papel de cada divisão nesta lida. As divisões poderiam se agrupar e se subdividirem quando necessário, além de serem compostas, obrigatoriamente, por um engenheiro, um geógrafo e um prático<sup>248</sup>. A divisão paulista se agruparia na povoação situada na região do Iguatemi<sup>249</sup> e se subdividiria em duas, aguardando neste sítio a chegada de uma subdivisão espanhola a qual deveriam se ajuntar e seguir para Assunção do Paraguai a fim de unir-se a outra subdivisão espanhola<sup>250</sup>.

Em Carta remetida ao mesmo Vice-Rei (Luiz de Vasconcelos e Souza), Martinho de Melo e Castro, enfatizava a responsabilidade sobre a escolha dos sujeitos responsáveis pelas demarcações. Para tanto, indicara algumas reflexões sobre o trabalho, dispostas em 37 artigos. Muitas de suas reflexões transpareciam a desconfiança do ministro frente aos

---

<sup>245</sup> *Idem*, p. 401.

<sup>246</sup> Vide: Heloisa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial... Op. cit.*

<sup>247</sup> “*Officio do mesmo Snr sobre demarcaçãoens dos limites*” (02/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.*(v. 45).p. 382-383.

<sup>248</sup> *Idem*, p. 380.

<sup>249</sup> *Idem, ibidem*. Heloisa Liberalli Bellotto descreve a querela entre a Coroa e o governador de São Paulo, Morgado de Mateus, a respeito da região do Iguatemi e sua posição estratégica para a garantia dos domínios portugueses. A colocação do governador se configura em curto espaço de tempo, cinco anos a contar da queixa de Martinho de Mello e Castro em 1774 e as instruções enviadas a Luis Luís de Vasconcelos e Sousa, Vice-Rei do Brasil, em 1779. -Heloisa Liberalli Bellotto. *Op. cit.* Verificar o capítulo “*Iguatemi em xeque*”, p. 257-272.

<sup>250</sup> *Idem, ibidem*.

espanhóis e suas reais intenções com a demarcação conjunta de limites. No artigo 9º enfatizava a necessidade de se evitar qualquer tipo de desordem ou movimentação contrária à legitimidade da ação de tais comissões, com a “*polidez e civilid.<sup>e</sup> sem adulação nem abatimento p.<sup>a</sup> com os Off.<sup>es</sup> Hespanhoens; o particular cuid.<sup>o</sup> de não lhe mostrar a menor desconfiança nem entrar com elles em grd.<sup>es</sup> disputas, q’ passem insencivelm.<sup>te</sup> a contestaçoens vivas, e dezagradaveis*”<sup>251</sup>. Já no 27º e 28º artigos suas preocupações a respeito da política européia deveriam ser incorporadas aos *modus operandi* portugueses na demarcação das fronteiras previstas no Tratado de 1777.

Era evidente o temor de Martinho de Melo e Castro com o resultado das demarcações, onde se ficaria “*toda, ou quase toda aquela Fronteira, aberta, livre, e exposta a ser invadida pelas forças Hespanholas, quando a Corte de Madrid, ou de prezente, ou de futuro, assim o julgar conveniente, aos seus interesses*”<sup>252</sup>. O ministro entendia que as demarcações feitas de acordo com os tratados trariam aos espanhóis algumas facilidades de penetração na região do Rio da Prata, “*com hum caminho trilhado, e facil; e com hum Continente igualm.<sup>te</sup> aberto, p.<sup>a</sup> atacar o Rio Grd.e sem q’ da p.<sup>te</sup> Meridional delle, haja algum obstaculo, ou deficul.<sup>e</sup> q’ o embarace*”<sup>253</sup>.

Para o ministro a demarcação de limites e a formas colocadas para sua efetividade, acordadas pelas Coroas de Portugal e Espanha, permitiriam aos espanhóis tomarem conhecimento do território “brasileiro”. Se as divisões efetuassem um trabalho eficaz – o que de fato se era proposto – os mapas provenientes dos estudos realizados por hispanos e lusos, além do contato e permanência de ambos em território alheio, facilitaria a ocupação da parte portuguesa em eventual contenda, e isto poderia ocorrer pela região meridional do Brasil.

Todos deveriam se precaver sobre eventuais investidas espanholas no Brasil e as tropas ficariam de sobreaviso sobre qualquer incidente. Configurando, assim, um paradoxo, tendo em vista os tratados entre Espanha e Portugal e a cooperação entre as duas nações na demarcação dos limites em suas possessões na América.

A preocupação com as questões militares são evidenciadas pelo “*Decreto sobre o provimento de Postos*”, de 27 de setembro de 1787, documento remetido para Bernardo José de Lorena em 2 de fevereiro de 1788. O Decreto descrevia como a disciplina e ocupação total das tropas seria de bom grado ao serviço prestado à Coroa, principalmente

---

<sup>251</sup> *Idem.* p. 385

<sup>252</sup> *Idem.* p. 393.

<sup>253</sup> *Idem. Ibidem.*

com a ocupação dos oficiais em seus postos. A Rainha ordenava que se aplicassem as ordens discriminadas no Regulamento feito para as Tropas do reino no ano de 1763. Não seria possível nomear os oficiais direto da Corte e era permitido aos Coronéis ou Comandantes das Tropas pagas que entregassem suas propostas ao Vice-Rei, aos Governadores ou aos Capitães-Generais das Capitânicas, que deveriam, por sua vez, remeter essas intenções para a Secretaria de Estado competente. Os indicados que mais agradassem aos superiores poderiam servir prontamente em seus referidos cargos, porém seus saldos só poderiam ser pagos após a confirmação do posto pela Coroa. A Rainha ordenava, ainda, que “*o Vice Rey, e os Governadores, e Capitaens Generaes das diferentes Capitânicas do Brazil*” remetessem a ela, ao menos uma vez por ano, informações gerais sobre as atividades dos “*Comandantes dos Regimentos, e de cada hum dos Off.<sup>es</sup> dele, e em geral de todos os Off.<sup>es</sup> empregados nas suas respectivas Capitânicas*”<sup>254</sup>.

O segundo Ofício versava sobre a questão do contrabando e do descaminho: “*Hum dos objectos mais importantes do Governo que Sua Mag.<sup>e</sup> tem confiado de V. S.<sup>a</sup> e q’ pede toda sua vigilância, hé o evitar os Contrabandos, e Descaminhos*”<sup>255</sup>. Composto por uma cópia do Ofício encaminhado em 5 de janeiro de 1785 ao Vice-Rei do Brasil e cópia de três Alvarás<sup>256</sup> – “*Primeiro Alvará, ordenando a destruição das fabricas do Brazil*”<sup>257</sup>; “*Segundo Alvará de 3 de Dezembro de 1750 sobre o ouro em pó e em barra*”<sup>258</sup>; “*Terceiro Alvará de 5 de Janr.<sup>o</sup> de 1785*”<sup>259</sup>.

No “*Primeiro Alvará, ordenando a destruição das fabricas do Brazil*”, de 5 de janeiro de 1785, D. Maria I justificava a proibição das fábricas no Brasil pelo seu grande número e seu prejuízo à “*Cultura, da Lavoura, e da exploração das Terras Mineraes daquele vasto continente*”, onde o número de pessoas que se deslocariam para tal empresa diminuiria o contingente dedicado à agricultura e um “*rompimento de huma grande p.<sup>te</sup> daquelles extenções Dominios q’ ainda se acha inculta e desconhecida*”<sup>260</sup>.

---

<sup>254</sup>“*Off.<sup>o</sup> do mesmo Snr.’ sobre o provimento de postos das Tropas*” (02/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 420.

<sup>255</sup>“*Off.<sup>o</sup> do mesmo Snr.’ Sobre contrabando*” (03/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 420.

<sup>256</sup>*Idem. Ibidem.* O documento expedido pelo ministro fala em apenas dois alvarás, porém, de acordo com a compilação feita desta documentação, há um terceiro Alvará anexo ao ofício e encaminhado ao Governador.

<sup>257</sup>*Idem.* p. 420-422.

<sup>258</sup>*Idem.* p. 437-438.

<sup>259</sup>*Idem.* p. 438-440.

<sup>260</sup>*Idem.* p. 420-421.

Para a Coroa, na agricultura, na mineração, ou na exploração dos recursos naturais é onde estaria “*a verdadeira e solida riqueza*”, e, portanto, só poderia ser encontrada “*nos Frutos e Produções da Terra, as quaes somente se conseguem por meio de Colonos e Cultivadores, e não de Artistas ou Fabricantes*”<sup>261</sup>. A proibição às manufaturas na colônia deveria livrar os obstáculos que tal empreendimento poderia trazer em relação ao comércio realizado pelos “*Leaes Vassallos Habitantes destes Reinos e daqueles Dominios*”, beneficiando a todos<sup>262</sup>.

De acordo com Fernando Novais, a proibição de manufaturas estaria inserida na política colonial portuguesa no final do século XVIII e visava aumentar a produção metropolitana, que por meio do exclusivo comercial obtinha os gêneros e matérias-primas provenientes da colônia e garantiria a compra das manufaturas portuguesas pelos colonos, sem concorrência, interna ou externa<sup>263</sup>. Ressalta-se que desde o consulado pombalino (1750-1777), a indústria, a agricultura e o comércio, passam a fazer parte da ação governamental e das políticas públicas, se integrando a fim de estimular a economia em ambos os lados do Atlântico<sup>264</sup>, deixando evidente que o governador estaria a par da fomentação dada pela Coroa à agricultura e a intenção da mesma em manter o comércio atlântico fluindo em atenção aos comerciantes localizados em Portugal.

O fomento agrícola no Brasil nutriu as fábricas portuguesas, criando-se uma simbiose entre os dois espaços econômicos separados pelo Oceano. (...) A criação das companhias de comércio, cuja finalidade era exatamente unir o espaço agrícola e industrial, fechavam o circuito da perspectiva econômica que se delineava para o Império Luso-Brasileiro na segunda metade do século XVIII. A política industrialista não resulta, pois, em medida passageira, de natureza conjuntural, se não que representa, efetivamente, uma mudança estrutural que se operava em Portugal e que dependia, tragicamente, da preservação do espaço colonial<sup>265</sup>.

Sendo assim, a proibição das manufaturas no Brasil refletia uma situação concreta da economia luso-brasileira, onde o “desenvolvimento manufatureiro de Portugal não

---

<sup>261</sup> *Idem*, p. 421.

<sup>262</sup> *Idem. Ibidem*.

<sup>263</sup> Fernando Antônio Novais. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História*: USP, São Paulo, n. 142-143, p. 213-237, 2000. Este artigo foi publicado a primeira vez no n. 67 da Revista de História, no 3º trimestre de 1966; Fernando A. Novais. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 8 ed. São Paulo: Hucitec, 1995.; o autor retoma esta discussão em seu livro.

<sup>264</sup> Cf. José Jobson de Andrade Arruda. Decadência ou crise do Império Luso-Brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, p. 66-78, jun./ ago. 2000. p. 69.

<sup>265</sup> *Idem. Ibidem*.

podia prescindir do mercado colonial”<sup>266</sup>, e, em suas entrelinhas, demonstrava a preocupação da Coroa com o desenvolvimento autônomo da colônia que se engendrava.

Complementando o Alvará encaminhado pela Coroa, no “*Officio para Luis de Vascellos e Souza Vice Rey do Brazil sobre o objecto deste Alvará*”, de 5 de janeiro de 1785, Martinho de Mello e Castro reitera a preocupação da Metrópole sobre as manufaturas e quais práticas seriam contrárias aos objetivos da Rainha, em trinta e seis pontos (considerações)<sup>267</sup>. Os argumentos utilizados pela Coroa para fiscalizar tanto a produção de tecidos como o contrabando, estava baseado no volume da balança de exportações. Os déficits eram perceptíveis “nas alfândegas da metrópole, diminuindo as saídas para o Brasil”<sup>268</sup>.

Melo e Castro é categórico em afirmar que a prática do contrabando estaria relacionada à ação de estrangeiros, Corsários que pertenciam à Inglaterra, França e Holanda. Esses sujeitos estariam envolvidos diretamente nesta transgressão, pois “*se transmutarão na maior p.<sup>te</sup> em outros tantos Navios de Comercio*” e no período de armistício entre franceses e ingleses, e por conta da perda de muitos de seus territórios no ultramar, ambas as nações “*se não andem esquecer dos alheios, principalm.<sup>te</sup> dos Portos do Brazil; convidadas pelas riquezas e facil acesso deles, e pelo auxilio, e cooperação dos seus Habitantes dispostos, e propensos aos referidos Contrabandos*”<sup>269</sup>. Havia, também, a desconfiança dos próprios vassallos, principalmente daqueles que habitavam as regiões portuárias da Colônia, estendendo suas dúvidas sobre lealdade aos navios de origem portuguesa. Ainda, segundo o Ministro, os navios portugueses que comercializavam principalmente com as capitanias da Bahia e de Pernambuco possuíam os gêneros negociados com holandeses no comércio de negros na costa africana – tabaco e ouro. Além dos batavos, existiam ingleses e franceses que introduziam produtos contrabandeados nas Capitanias e em embarcações – pequenas embarcações – estrangeiras utilizadas no comércio com os portos brasileiros ou em encontro ajustados no mar com as

---

<sup>266</sup> Fernando Antônio Novais. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História: USP*, São Paulo, n. 142-143, p. 213-237, 2000, p. 218.

<sup>267</sup> “*Off.º do mesmo Snr.º Sobre contrabando*” (03/02/1788). *Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p. 422-437. Existe uma cópia deste mesmo documento em: “*Ofício de Martinho de Mello e Castro ao Vice-Rei Luís Vasconcelos e Sousa*”. (5-1-1785). *R.I.H.G.B.*, Rio de Janeiro, t. X, p. 213-224, 1848. Versão utilizada por Fernando A. Novais no artigo citado acima.

<sup>268</sup> Fernando Antônio Novais. A proibição... *Op. Cit.* p. 218.

<sup>269</sup> “*Off.º do mesmo Snr.º Sobre contrabando*” (03/02/1788). *Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45).p. 424.



frotas “nacionais” (luso-brasileiras) <sup>270</sup>. Em linhas gerais, era o que requeria melhor atenção e preocupação por parte do governador. Acreditava-se que a baixa na arrecadação de tributos alfandegários se devia aos desvios cometidos pelos súditos e demais comerciantes estrangeiros interessados na rápida lucratividade por meio de outras vias que não as legais.

Da mesma forma que outras determinações metropolitanas, a assimilação deste processo fraudulento por parte dos sujeitos responsáveis pela administração colonial e suas conclusões devem ser consideradas dentro dos quadros intelectuais e as possibilidades de consciência sobre o que ocorria de no Brasil e em Portugal. Ou seja, deve-se levar em consideração, antes de qualquer apontamento, o nível de conhecimento possível da realidade concreta por parte dos agentes metropolitanos, principalmente no século XVIII, e a proximidade destes com as concepções originárias da *Ilustração* e seu arcabouço técnico e científico.

Segundo Fernando A. Novais, importa mensurar até que “ponto, apercebidos com o aparato conceitual da Ilustração europeia,” estes pensadores ou executores portugueses, “foram capazes de equacionar os problemas enquanto emergentes de uma nova situação, e formular uma política colonial condizente com o momento histórico que viviam?” <sup>271</sup>.

A complexidade da legislação lusitana predispôs várias interpretações sobre as ações que deveriam ser tomadas e penas aplicadas aos transgressores, além de beneficiar um ou outro sujeito envolvido nestas fraudes. Segundo José Jobson de A. Arruda, no início do século XIX a ruptura do exclusivo comercial “significava, nada mais, nada menos, do que a abertura informal dos portos brasileiros, mas isso seria impossível sem que o contrabando tivesse se transformado em parte integrante da sociedade colonial, não sendo visto como contrário às leis ou forma transgressora da ética ou da moralidade pública” <sup>272</sup>.

Este comércio ilegal era empreendido por indivíduos que faziam parte do próprio sistema ou por sujeitos que mantinham relações com os agentes responsáveis, sobretudo, pela fiscalização destes empreendimentos, que confeririam as transações a sua legitimidade (legalidade). Alguns foram condenados por fraudes e outros sequer eram mencionados nos

---

<sup>270</sup> *Idem*. p. 425.

<sup>271</sup> Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 8 ed. São Paulo: Hucitec, 1995. p. 213-214.

<sup>272</sup> José Jobson de Andrade Arruda. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008. p. 113.

autos, o que se explica pelo “que era tolerado pelas autoridades e o que estava sujeito a uma condenação universal”<sup>273</sup>.

O comércio ilegal tolerado era um comércio controlado, permitido pelas mesmas pessoas cujas funções oficiais pressupunham exatamente combatê-lo. Em outras palavras: era mais importante quem praticava o comércio ilegal e não quanto ele era praticado, ou seja, a qualidade vinha antes que a quantidade<sup>274</sup>.

Mesmo assim, os diplomatas portugueses e seus oficiais se preocupavam com a prática ilegal do comércio, principalmente nas regiões portuárias, mas, segundo Ernest Pijning, do lado “estrangeiro” os diplomatas fomentavam o comércio ilegal com as possessões portuguesas por conhecerem a posição desprivilegiada da nação ibérica em relação à nova realidade econômica e militar que se engendrava no século XVIII e a dependência de Portugal das nações mais “desenvolvidas”<sup>275</sup>. O contrabando se verificava em diversas atividades consideradas ilegais, principalmente nas “atividades comerciais, que eram completamente proibidas, e [na] evasão de impostos pagos sobre os produtos”<sup>276</sup>.

O baixo rendimento do Real Erário seria decorrente destas manufaturas e fábricas, dos descaminhos e contrabandos – “*a origem de todo o mal ellas, e elles são o q’ mais instão por hum prompto, e eficaz remedio*” – e das pacatas remessas anuais remetidas pelas Capitania à Coroa, provenientes da arrecadação dos quintos, dos contratos e demais rendimentos relacionados, principalmente, ao setor mercantil<sup>277</sup>.

As grandes potências européias “feriam” o exclusivo colonial português há algum tempo, e durante todo o século XVIII “o contrabando se vai incrementando”, o que poderia ser apurado pela forma como a “insistência legislativa indica nesse sentido”<sup>278</sup>. Os mercadores pertencentes às nações próximas de Portugal, Inglaterra e Holanda, tinham mais privilégios no trato comercial, legal ou ilegal, intermediado por mercadores portugueses, o que não ocorreria com maior frequência no caso dos mercadores franceses – devido às querelas entre França e Portugal<sup>279</sup>. Além disso, “mercadores de nações

---

<sup>273</sup> Ernest Pijning. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n. 42, p. 397-414, 2001. p. 399.

<sup>274</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>275</sup> *Idem.* p. 400.

<sup>276</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>277</sup> “*Off.º do mesmo Snr. Sobre contrabando*” (03/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes...* Op. Cit. (v. 45). p. 426-427.

<sup>278</sup> Fernando Antônio Novais. A proibição... Op. Cit. p. 221.

<sup>279</sup> Ernest Pijning. Contrabando, ilegalidade... Op. Cit.. p. 400.

estrangeiras eram julgados por seus próprios magistrados, a quem mantinham por meio de um salário”<sup>280</sup>, ou seja, alguns comerciantes que infringiam a legislação não eram condenados e muitas vezes até poderiam se beneficiar perante a Lei.

Nesse sentido, a fim de se evitar a continuidade deste “mal”, Martinho de Mello e Castro sugeria algumas medidas que deveriam atenuar os desfalques e prejudicar a arrecadação do Real Erário. A primeira cautela relacionava-se aos portos, principalmente no aumento da fiscalização sobre os navios que faziam o comércio direto entre os portos portugueses e brasileiros – no caso de Luis de Vasconcellos com o porto do Rio de Janeiro – e daquelas embarcações que percorriam todos os portos do Brasil e depois voltavam para a Metrópole. O maior procedimento para se evitar qualquer tipo de fraude estaria na intensa fiscalização que a Alfândega deveria executar, sob a responsabilidade de seu administrador ou juiz e por intermédio da verificação dos conhecimentos das cargas (mapa das cargas) que deveriam transportar. Em muitos casos os direitos das mercadorias eram pagos em Portugal, porém, o Ministro acreditava que não se verificava com afinco o que seguia para a Colônia<sup>281</sup>.

A cristalização da concorrência colonial entre as potências na segunda metade do século XVIII, organizada na exploração do ultramar e no regime comercial, seguiam mecanismo semelhante. Nesse sentido, as “tensões da concorrência, a luta das potências, o contrabando eram processos que operavam dentro do mesmo sistema básico, não negavam o sistema”<sup>282</sup>, e a “vigência do antigo sistema colonial e do seu mecanismo do exclusivo metropolitano não implicava a inexistência ou exterioridade de práticas comerciais ilegais, e, uma vez admitidas, nem mesmo a negação do próprio sistema”<sup>283</sup>.

No entanto, em 1788, Martinho de Melo e Castro indicava alguns critérios necessários para que a fiscalização sobre os contrabandos e outras práticas ilegais fossem efetivamente combatidas e bem sucedidas. Para o bom funcionamento da fiscalização seriam necessários: “*hum Juiz da Alfandega activo*”; “*um Guarda-Mor da mesma Alfandega independente, e igualmente activo em vigiar*”; “*deve haver nesse Porto o numero de Escalares armados, ou de Outras Embarcaçoens miudas, mas tambem armadas*”; e por último, saindo da região costeira, “*Destacamentos, Partidas, e Guardas*

---

<sup>280</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>281</sup> Cf. “*Off.º do mesmo Snr. ' Sobre contrabando*” (03/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p. 432.

<sup>282</sup> Fernando A. Novais. *Estrutura e dinâmica... Op. Cit.* p. 61.

<sup>283</sup> Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 23.

*nos sítios q' parecerem mais adequados, e nas Estradas, e Caminhos q' se fizerem mais suspeitosos*"<sup>284</sup>.

Mesmo assim, o contrabando ou o descaminho, não poderiam ser qualificados como crimes simplórios ou deslizes momentâneos, cometidos em momentos específicos e devido a circunstâncias favoráveis, como o roubo, o furto ou a corrupção. Tal prática, segundo Paulo Cavalcante, seria "um tipo determinado de prática social, encoberta pelas formalidades oficiais, porém radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social, incluídos os escravos, formando redefinindo, afirmando e negando, isto é, afirmando pela negação, enfim, caminhando pelo descaminho"<sup>285</sup>.

A administração colonial cumpriria um papel fundamental na regulação do comércio ilegal e a estratégia utilizada pela Coroa a fim de, ou possivelmente querer, combater tais práticas consistia em promover o controle de seus vassalos por outros, principalmente pelos próprios indivíduos envolvidos na administração. A posição social destes sujeitos permitiu a Coroa estimular o controle de uns pelos outros, dos que nasceram na Europa sobre os do Brasil, manipulando as ações e estimulando a delação entre os mesmos<sup>286</sup>. A legislação punia os sujeitos que a infligiam e confirmava a autoridade real. "Leis repetitivas, ou leis que não eram aplicadas não significavam [...] uma fragilidade, mas sim a arbitrariedade e a dinâmica do poder bruto controlado pelo rei como única fonte de legitimação e de autoridade absoluta"<sup>287</sup>.

Para o Ministro, Martinho de Melo e Castro, e a Coroa como um todo, o comércio era o setor de maior relevância e importância, e a posição de Portugal neste, no comércio internacional, durante o século XVIII era limitada e secundária.

O desconhecimento dessas limitações, especialmente o convívio problemático com as relações comerciais ilícitas e a impossibilidade estrutural de dar cabo delas, conspiraria a própria existência do império. Em grande medida, este se mantinha por saber reiterar-se pelos desvãos, por defender o comércio mesmo ao preço da soberania infringida: com o fluxo comercial assegurado ainda havia o que governar; sem as trocas correntes nada haveria para proibir. Não perder o negócio é também uma forma de negócio<sup>288</sup>.

A circulação do ouro também preocupava a Coroa, o que chegou ao conhecimento do governador por intermédio da cópia do "*Segundo Alvará de 3 de Dezembro de 1750*

---

<sup>284</sup> "Off.º do mesmo Snr.' Sobre contrabando" (03/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes...* Op. Cit. (v. 45). p. 432-434.

<sup>285</sup> Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaça...* Op. Cit., p. 59.

<sup>286</sup> Ernest Pijning. *Contrabando, ilegalidade...* Op. Cit... p. 402.

<sup>287</sup> *Idem.* p. 403.

<sup>288</sup> Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaça...* Op. Cit.. p. 169-170.

sobre o ouro em pó e em barra”, mais especificamente os capítulos 6º, 7º e 8º. Estes mencionavam a proibição da circulação de qualquer gramatura de ouro em pó e em barra que não fosse fundida nas Casas Reais de Fundição devidamente aprovada por guias oficiais. Para este descaminho a pena seria a perda de todo o ouro encontrado, sendo encaminhada metade da apreensão para o denunciante e a parte restante para o Cofre dos Quintos.

A denúncia só se completaria quando houvesse a apreensão real do ouro ilícito – com exceção das Devassas feitas pelas Intendências Reais e regimento próprio. Tal proibição se estendia às pessoas de qualquer qualidade e condição, e, teoricamente, todos seriam punidos pelo crime do descaminho da mesma forma que os sujeitos que estivessem fora dos caminhos acertados no Contrato das Entradas das Minas<sup>289</sup>. Reforçando tal argumentação, no “*Terceiro Alvará de 5 Janr.º de 1785*”<sup>290</sup> a Rainha determinava que tanto a perseguição como a condenação dos réus envolvidos no delito do descaminho do ouro fosse cumulativa à autoridade e à jurisdição do “*Vice Rey, Governadores [sic], e Juizes e humas Capitancias nos Territorios das outras; de sorte q’ huns possam mandar perceguir, e prender os d.ºs criminozos no Destrito dos outros e fazer corporal apreheção em tudo q’ lhe for achado*”<sup>291</sup>. Além do ouro, estendia a pena às demais fazendas proibidas e destacava que na ausência de denunciante o total da apreensão ficaria com os indivíduos envolvidos nas diligências desde que para o Cofre dos Quintos e/ou para a Real Fazenda se adjudique os direitos reais, ou seja, os quintos do ouro e os direitos das fazendas<sup>292</sup>.

No Ofício datado de 9 de fevereiro de 1788, Martinho de Mello e Castro anexara a “*Copia da Carta Regia sobre os corpos de Auxiliares e ordenanças*”, de 2 de novembro de 1787<sup>293</sup>. A Carta indica a necessidade de controle sobre os agrupamentos militares, que eram compostos, em muitos casos, por indivíduos sem utilidade ao serviço real e que abusavam de certos privilégios, causando, assim, mais uma despesa à Real Fazenda. Para evitar este “prejuízo” a Rainha ordenava que fossem instituídas Paradas para o encontro destes grupos e a revista por parte de seus comandantes onde se certificaria o número de

---

<sup>289</sup> “*Off.º do mesmo Snr.º Sobre contrabando*” (03/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.* (v. 45). p. 437-438.

<sup>290</sup> *Idem.* p. 438-440.

<sup>291</sup> *Idem.* p. 439.

<sup>292</sup> *Idem.* p. 439-440.

<sup>293</sup> “*Do mesmo Snr.º Martinho de Mello e Castro sobre corpos de auxiliares e ordenanças*”. (09/02/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.* (v. 45). p. 440-442.

membros e se estavam domiciliados em seus locais de apresentação. Com isto, se formaria o efetivo devidamente regulamentado, o “*Corpo da Tropa*”, obrigando as Câmaras Municipais a pagarem os soldos de seus sargentos mores e auxiliares, que, na ausência de pagamento das tropas com a alegação de falta de recursos, deveriam encaminhar à Coroa a conta exata de seus rendimentos e despesas junto com a indicação dos “Corpos”, “*abolidos, e dos subsistentes, como de tudo o mais concernente a esta matéria*”<sup>294</sup>.

Por fim, Martinho de Mello e Castro remete ao governador Bernardo José de Lorena uma cópia de Carta enviada ao Vice-Rei, Luis de Vasconcelos e Souza, em de 14 de fevereiro de 1788 sobre a situação política européia e, conseqüentemente, colonial<sup>295</sup>. As questões beligerantes na Europa embasariam todas as preocupações do Ministro com outros setores da Colônia onde as atenções deveriam se voltar para os “estrangeiros” e a qualquer tipo de aproximação destes nas terras do Brasil.

Para Martinho, a situação européia naquele momento era “*tão complicada, que facilmente se não pode discernir em que virão a parar os movimentos que de toda a p.<sup>te</sup> se observão*”<sup>296</sup>. Neste momento ocorria o conflito entre o Império Austríaco, a Rússia e os Turcos<sup>297</sup> que interferiria na rotina da outras potências européias, como a França e a Inglaterra<sup>298</sup>, que se preparavam para um possível combate, mesmo estando num momento de paz. Neste sentido, “*a Corte de Madrid em razão da sua Alliança com a de Versailles, tambem tem feito alguns preparos na sua Marinha não esquecendo a alguma destas tres Potencias de fazer ás sua Colonias os competentes Avizos p.<sup>a</sup> se previnirem contra qualquer accidente que possa sobrevir*”<sup>299</sup>.

### 2.3 – As considerações documentais sobre o governo

---

<sup>294</sup> “*Idem.* p. 441-442.

<sup>295</sup> “*Do mesmo Snr.’ Martinho de Mello e Castro, remetendo copia de uma carta ao Vice-Rey*” (14/02/1788). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p. 443-444.

<sup>296</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>297</sup> A Guerra Russo-Turca (1787-1792). Para entender este conflito, vide: Virginia Aksan. The One-Eyed Fighting the Blind: Mobilization, Supply, and Command in the Russo-Turkish War of 1768-1774. *The International History Review*, v. 15, n. 2, p. 221-238, 1993.

<sup>298</sup> “*Do mesmo Snr.’ Martinho de Mello e Castro, remetendo copia de uma carta ao Vice-Rey*” (14/02/1788)... *Loc. Cit.*

<sup>299</sup> *Idem. Ibidem.*

Em 27 de outubro de 1796, D. Rodrigo de Sousa Coutinho<sup>300</sup>, secretário de estado da Marinha e Ultramar, encaminha ao o recém nomeado governador e capitão-general de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça<sup>301</sup> uma correspondência (*Aviso*) informando-o sobre a maneira de como deveria proceder no governo da Capitania, indicando que outros documentos estariam a sua disposição na *Secretaria do Governo* da capitania de São Paulo, a fim de que tomasse ciência do que encontraria pela frente, mas já ressaltava de antemão, que para atender o gosto da rainha, D. Maria I, seria de bom grado antes de tomar qualquer medida que mantivesse os feitos de seu antecessor, Bernardo José de Lorena<sup>302</sup>.

O governo de Bernardo José de Lorena foi visto com bons olhos pela Coroa e, portanto, deve ter atendido os anseios da Metrópole. Caberia ao novo governador recém nomeado evitar qualquer tipo de alteração na governança sem as devidas verificações e autorização.

*Com este mesmo fim Manda Sua Mag.<sup>e</sup> recomendar a V. S.<sup>a</sup> q.<sup>e</sup> adopte as medidas, e o sistema de Governo de Bernardo Jose de Lorena q.<sup>e</sup> tem merecido huma completa aprovação da Mesma Senhora, de cujo Sistema V. S.<sup>a</sup> se nao deve afastar sem as mais bem fundadas, e solidas razoens<sup>303</sup>.*

Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça chega à capitania de São Paulo em 15 de junho 1797, assumindo o governo apenas em 28 de junho quando se encerra o governo de Lorena, designado como governador e capitão-general de Minas Gerais.

Entretanto, para que o novo governador nomeado pudesse ficar a par do que ocorria na Capitania, o ainda governador e capitão-general, Bernardo José de Lorena providenciou algumas instruções a seu sucessor informando o estado da capitania de São Paulo, e assim, consequentemente informar a Coroa sobre a situação da Capitania em diversas áreas que acreditava ser de interesse para a governança.

Em *Ofício* encaminhado em 15 de setembro de 1797, Bernardo José de Lorena recebe algumas instruções, composta por seis *Cartas* escritas em 1796<sup>304</sup>, informando

---

<sup>300</sup> Ministro de Estado entre 1796-1802.

<sup>301</sup> Governador e capitão-general da capitania de São Paulo entre 28/06/1797 e 10/11/1802.

<sup>302</sup> “*AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martinho [sic] de Melo Castro e Mendonça, ordenando que adote as mesmas medidas tomadas pelo ex-governador e capitão e general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena*” (27/10/1796). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 661.

<sup>303</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>304</sup> As Cartas foram escritas na seguinte ordem: 1ª – 09/09/ 1796; 2ª – 14/09/1796; 3ª – 27/09/1796; 4ª – 27/09/1796; 5ª – 03/11/1796; e 6ª – 05/11/1796.

sobre as últimas obrigações que caberiam ao governador a frente da Capitania. Este deveria indicar alguns meios possíveis para a implantação do correio entre as diversas partes do Reino, tanto entre as Capitânicas como diretamente a Lisboa – algo que se implantado seria “*muito interessante p.<sup>a</sup> o Comercio*”; convocar as câmaras e assegurar-lhes que em breve o comércio de sal seria livre<sup>305</sup> – mediante a compensação da Fazenda Real “*com alguns Impostos q’ serão pouco peizados aos seus Vassallos habitantes desta Capitania*”; informar sobre a prorrogação dos impostos criados para a construção do Palácio Real em Lisboa; e nomear seis cavalheiros que pertencessem as Câmaras para que recebessem o título das Ordens Militares<sup>306</sup>.

A documentação que seria composta por Bernardo José de Lorena deveria ser encaminhada ao Secretário do Governo da Capitania de São Paulo, Luiz Antonio Neves de Carvalho – nomeado para o cargo em 25 de abril de 1796 por *Decreto* de D. Maria I<sup>307</sup> – que os remeteria em mãos ao seu sucessor. Com a nova nomeação para o cargo de governador e capitão-general, nomeou-se, também, um novo Secretário; indicação que chegou ao conhecimento do governador junto com os demais assuntos remetidos no *Ofício* supracitado.

Dentro o informe requerido pela Coroa ao governador pede-se que ele indique a melhor forma de como poderia ser executada na capitania de São Paulo a substituição dos direitos adquiridos com o sal a partir de sua possível liberdade, e, também, a respeito da cobrança de impostos sobre os licores importados pela Capitania, cujos rendimentos se destinariam à construção do Palácio Real. E segundo Bernardo José de Lorena:

*O uzo do Papel Sellado, p.<sup>a</sup> os Contractos, Testamentos, eoutros Actos judciaes, hé sem duvida omelhor suplemento, doq’ S. Mag.<sup>e</sup> possa perder, abaixando os Direitos do Sal. Estes Povos muitos poucos licores consomem da Europa, sem lugar delles a Agoa-ardente de Cana constitue a bebida principal; asua abundancia he excessiva, e porisso capaz de admitir qualquer Taxa, ainda q’*

---

<sup>305</sup> Sobre o assunto ver Myriam Ellis. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801)*: contribuição ao estudo do monopólio comercial português no Brasil, durante o período colonial. São Paulo: USP, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1955.

<sup>306</sup> “*P.<sup>a</sup> o Secretario d’ Estado*”. (28/06/1797). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. v. 45. p. 201-204. Este mesmo documento se encontra no fundo do Arquivo Histórico Ultramarino sob a cota: AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 43, D.3502.

<sup>307</sup> Cf. “*Decreto de (D. Maria I) pelo qual nomeia para secretário do governo da capitania de São Paulo, Luís Antônio Neves de Carvalho por período de três anos*”. (25/04/1796). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023, Cx. 42, D. 3430. (Índice Mendes Gouveia).



*seacha onerada com cento e sessenta reis q' se paga por cada camada p.<sup>a</sup> o Subsídio Literário, porem os Canadas são aqui muito mayores<sup>308</sup>.*

O governador não se opõe aos interesses metropolitanos e ainda aponta a possível perda de rendimentos com a liberação do Contrato do Sal, salientando que os impostos deveriam ser mantidos. Ainda argumenta que o novo imposto a ser implantando na capitania de São Paulo não representaria qualquer empecilho sobre o que se arrecadava com a produção de aguardente, taxada pelo *Subsídio Literário*. Aparentemente, Bernardo José de Lorena não consulta os membros das Câmaras para compor sua sugestão a respeito do novo tributo, nem mesmo algum produtor ou comerciante, alegando que estes não importavam volumes grandiosos de licores e vinhos, e, portanto, não seriam onerados, além de contribuiriam com a edificação do Palácio Real de qualquer forma, como “leais vassalos” que eram.

Já o informe que deveria compor ao seu sucessor pode ser compreendido como uma espécie de balanço de suas realizações, levando-se em conta a importância dada pelo remetente aos itens que mais identificavam suas ações. Portanto, este documento tinha como qualidade a premissa e a justificativa sobre as ações tomadas durante o governo e sua suposta tentativa de orientação a fim de se solucionar possíveis problemas que ocorriam na Capitania<sup>309</sup>. Evidentemente, tal informe se baseava, também, no que era requisitado pela Coroa e representava, sinteticamente, os negócios principais da Capitania, alinhados aos interesses metropolitanos.

As desculpas encontradas neste tipo de documento se referiam as possibilidades não concretizadas, atreladas, geralmente, a problemas externos e alheios a vontade dos administradores, sendo quase impossível encontramos problemas maiores. Mesmo assim, guardada as devidas proporções e intenções, este tipo de documento pode, em menor ou maior grau, demonstrar o que os governadores executavam em seus cargos, podendo ser encarado como uma forma de se fazer um balanço ou reflexão sobre a própria governança. A partir dessas observações os funcionários metropolitanos poderiam atuar na elucidação dos problemas apontados por seus antecessores, somando-se as instruções que partiam da própria Coroa.

Bernardo José de Lorena informara ao seu sucessor um resumo sobre os seguintes temas: a localização geográfica da capitania de São Paulo e sua população; o que se

---

<sup>308</sup> “P.<sup>a</sup> o Secretario d’ Estado”. (28/06/1797). Archivo do Estado de S. Paulo... *Op. cit.* (v. 45). p. 203.

<sup>309</sup> Cf. Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2 ed. São Paulo: Alameda, 2007. p. 291.

sucedida com a administração e com a Real Fazenda; como estava a situação da segunda divisão de demarcação da América; a composição do setor militar; o estado da agricultura; questões referentes ao comércio e a arrecadação dos Quintos<sup>310</sup>.

Os limites da capitania de São Paulo foram definidos em 1792, quando o “Ajudante Engenheiro” Antonio Roiz Montezinos concluiu o “*Mappa Corographico da Capitania*”, com a divisão dos limites com outras capitanias e com os domínios da Espanha. Já a povoação se reconheceria pela relação de habitantes que se fazia anualmente, considerando que os paulistas “*não se excedem em fidel.ª e obediencia a S. Mag.ª, são naturalm.ªe briozos, consegue-se tudo, dirigindo os com bom modo*”<sup>311</sup>.

No que tange a administração e a Real Fazenda, Bernardo José de Lorena informa que deveriam receber maior atenção de seu sucessor, estando este sujeito a Cartas Régias e a Provisões do Real Erário, além de se remeter anualmente os balanços fazendários, que estavam em dia até o fim de seu mandato<sup>312</sup>.

Sobre o estado militar da Capitania, o governador indica sua formação, a condição de suas fardas e seus armamentos, indicando que seria necessário que seu sucessor mandasse o “*Sarg.º Mor Engenhr.º João da Costa Ferr.ª, formar oMappa Hydrografico do Porto de Santos, esuas Barras, q’ outras muitas Ocupaçoes dos dois Officiaes Engenhr.ºs no Real Serviço, me privarão de fazer por em execução, p.ª ser remetido a Sua Mag.ª*”<sup>313</sup>.

Sobre a agricultura, o governador afirmava que estaria em constante progresso, podendo dizer que a “preguiça” de que se acusava a capitania de São Paulo teria acabado. Segundo Bernardo José de Lorena, a Vila de Itu conseguia produzir 50.000 arrobas de açúcar, sendo acompanhada de perto por Araraitaguaba (Porto Feliz), Piracicaba, Sorocaba, Campinas e em Jundiá<sup>314</sup>. Da mesma forma, na

*V.ª de São Sebastião, esua Ilha, enade Ubatuba fabrica-se m.º excelente assucar, e Agoas ardentes de bom conceito, portoda a Marinha, eprincipalm.ªe em Parnagua ha huma Produccão infinita do melhor arroz, goma. Há em toda a*

<sup>310</sup> “*Documen.º N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 204-210.

<sup>311</sup> “*Pelo q’ pertence ao Local*”. In: “*Documen.º N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 205.

<sup>312</sup> “*Administração e Arrecadação da Real Fazenda*”. In: “*Documen.º N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 205.

<sup>313</sup> “*Est. Militar*”. In: “*Documen.º N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 207.

<sup>314</sup> “*Agricultura*”. In: “*Documen.º N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 207-208.

*Capitania m.<sup>ta</sup> goma. Há em toda a Capitania m.<sup>at</sup> coirama, bastante Algodão e Annil, na V.<sup>a</sup> de Santos m.<sup>to</sup> café... eda melhor qualidade. O estabelecim.<sup>to</sup> do Comercio he hum grande remédio contra a preguiça<sup>315</sup>.*

O comércio da capitania de São Paulo teria evoluído graças ao Porto de Santos. Para o governador a cabotagem era a forma de comercialização de maior desenvoltura na Capitania, deixando de ser a partir de 1789 com o estabelecimento do comércio entre Santos e a Europa, tendo capacidade para receber doze navios por ano. Além disso, informa que tomou muitas providências para evitar que qualquer gênero fosse comercializado por intermédio do Rio de Janeiro, pois os comerciantes paulistas estavam habituados a negociar na praça fluminense e deixavam de comercializar os produtos locais com as cargas dos navios que ancoravam em Santos<sup>316</sup>.

*Antigam.<sup>te</sup> todos os efeitos, q' sahião p.<sup>a</sup> o Rio de Janr.<sup>o</sup> devendo pagar Dizima na Alfandega, alipagavão, esatisfazião na deSantos com as Guias, hoje succede pelo contrario, fica aqui odinhr.<sup>o</sup> e vai p.<sup>a</sup> lá opapel: está emcostume não sahirem efeitos de Comercio com a Europa, p.<sup>a</sup> outro Porto d'America, sem licença do Cap.<sup>m</sup> General, p.<sup>a</sup> assim sefacilitar mais aCarga dos Navios; O mesmo General hade attender algum cazo denecessidade das outras Capitancias<sup>317</sup>.*

Já o Quinto do ouro não teria aumentado o tanto quanto desejava o governador, que supunha a baixa em sua arrecadação por conta da aplicação do comércio, da mesma forma que a falta de progresso com o Contrato da Entrada das Minas<sup>318</sup>.

Seus contemporâneos não deixaram de tecer elogios a sua administração. As homenagens prestadas ao governador e capitão-general pela *Academia do Senado da Câmara* endossam a aceitação de Lorena a frente da administração da Capitania de São Paulo e, conseqüentemente, as medidas tomadas a cabo em relação à economia paulista por parte de seus principais. Em “*Oração Problemática*”, José Arouche de Toledo Rendon ressalta o aumento da agricultura e do comércio paulista por meio das obras realizadas por Lorena<sup>319</sup>; este redigira alguns outros poemas intitulados “*Assuntos acadêmicos*”<sup>320</sup>, que

---

<sup>315</sup> *Idem.* p. 208.

<sup>316</sup> “Comercio”. In: “*Documen.<sup>to</sup> N.º 2.º deq' tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 208.

<sup>317</sup> *Idem.* p. 209.

<sup>318</sup> “*Quinto do ouro*”. In: “*Documen.<sup>to</sup> N.º 2.º deq' tambem faz menção a carta*”. (28/06/1797). *Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. cit.* (v. 45). p. 209.

<sup>319</sup> José Arouche de Toledo Rendon. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado, 1978. 3 v. (Coleção Paulística). p. 55-63. Este documento também pode ser apreciado em: “*Problema. A um governador resulta mais gloria em ser alumno de Marte ou de Minerva?*”. *Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Diversos*. São Paulo: Typ. Cardozo Filho & Comp., 1915. v. 44. p. 309-318. A obra encontrasse também em: “*Problema (discurso) por José Arouche de Toledo*”. *Biblioteca Nacional de Portugal. Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 301-309.

endossavam as ações do “herói” da Capitania. Outro autor, Salvador Nardi de Vasconcelos Noronha, em “*Sua paixão pelo bem público, assaz provada em tantas obras uteiz, e em um governo suave*”, pronuncia belas palavras ao governador: “*As obras das calçadas/ Do xafaris, e as mais que se meditão/ [...] Mostra os amplos caminhos/ [...] Cobertos de industriosos navegantes/ Com os quais os teus generos trocando/ Te vaz com forças novas alentando*”<sup>321</sup>, demonstrando, ainda, sua gratidão em outros textos agrupados genericamente como “*Sonetos*”<sup>322</sup>.

Argumentos semelhantes encontramos em “*Oração Acadêmica*”<sup>323</sup> e “*Oração problemática em obzequio do Il.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> S.<sup>or</sup> Bernardo Jozé de Lorena [...]*”<sup>324</sup> de autoria de José Vaz de Carvalho, e outras obras que compunham a solenidade ocorrida na cidade de São Paulo em 17 de dezembro de 1791 em homenagem ao nascimento da Rainha D. Maria I<sup>325</sup>. Longe da sofisticação de uma composição poética, Diogo de Toledo Lara em sua *Representação* escrita provavelmente em 1797 ou 1798, declara que Bernardo José de Lorena “*promoveu altamente a Agricultura e animou a industria dos Paulistas*”<sup>326</sup>; da mesma forma que Frei Gaspar da Madre de Deus em referência a edificação do calçamento do Caminho entre São Paulo e Santos<sup>327</sup>.

A Câmara de São Paulo, por sua vez destaca outro “mérito” de Bernardo José de Lorena o responsabilizando pela construção do primeiro canal do comércio entre as localidades de “serra-acima” e a marinha, que só foi possível graças às obras de melhoramento no caminho que ligava as duas regiões paulistas.

---

<sup>320</sup> Na publicação editada pelo Governo de São Paulo, a documentação recebe o título de Poemas e sua divisão se dá por assuntos; nos códices da Biblioteca Nacional de Portugal, não há um título para a compilação e sim a descrição dos três assuntos principais. Existem várias diferenças entre o texto publicado em São Paulo e os manuscritos, parecendo que houve uma interpretação e livre tradução do que foi escrito por Rendon. Para uma melhor compreensão dos mesmos, vide: José Arouche de Toledo Rendon. *Obras. Op. cit.* p. 65-76.; e as “*Assumptos acadêmicos. Poesias*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 309-316.

<sup>321</sup> “*Poesias de Salvador Nardi de Vasconcellos Noronha*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 275-280.

<sup>322</sup> *Idem*. fls. 281-283.

<sup>323</sup> “*Oração problemática, de José Vaz de Carvalho*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 286-294.

<sup>324</sup> *Idem*. fls. 295-301.

<sup>325</sup> “*Academia que o Senado da Camara de S. Paulo dedicou a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo e Minas*”. (17/12/1791). Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 275-335. Todos os escritos encontram-se dentro desta sequência documental.

<sup>326</sup> Cf. Documento anexado por Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canvieira em São Paulo... Op. cit.* p. 227-228. “*AE, TC, Livro 106, folha 104 vs. e 105. Representação de Diogo de Toledo Lara, sem data, mas provavelmente de 1797 ou 1798*”.

<sup>327</sup> Afonso de E. Taunay. Um inédito de Frei Gaspar da Madre de Deus. *RIHGSP*, São Paulo, v. 36, s.d. Tal documento encontra-se em: “*Carta de Fr. Gaspar da Madre de Deus para Bernardo José de Lorena, sobre a administração da capitania de S. Paulo, estado do porto de Santos, noticias históricas*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 340-348.

O Senado acordou, então, em 22 de setembro de 1790 em erigir um monumento em homenagem ao ilustre governador com a seguinte inscrição: “*Illustrissimus ac Excellentissimus Dux Generalis Bernadus Jozepus de Lorena, Hanc asperrimam. Et, inpracticabilem, ante Viam Munive: Quam obrem, Intanti Nominis memoriam Senatus Paulo politanus Signum Ere Ano i8 Domine – 1790*”<sup>328</sup>. Com este monumento demonstravam sua gratidão pelo melhoramento no Caminho de Santos e do comércio dos gêneros produzidos na capitania de São Paulo.

A resposta do Governador aos Senadores possui um tom de cumplicidade entre as partes que compõe o mundo colonial. Bernardo José de Lorena acreditava que era merecedor de tal homenagem por executar as ordens reais e não somente por prover o bem dos povos da Capitania, que empregavam seus rendimentos em obras públicas, e assim contribuíam com o desenvolvimento do Império Português<sup>329</sup>.

As diversas homenagens feitas ao Governador pelos paulistas e a própria indicação da Coroa por intermédio do Conselho Ultramarino de seu governo como “modelo” a ser seguido por seu sucessor, indicam que Bernardo José de Lorena conseguiu estabelecer um relacionamento aparentemente estável entre os interesses locais e os interesses metropolitanos. Fato que pode ser mensurado pelos documentos descritos acima, entretanto, o ponto de maior aclamação por parte dos paulistas está na construção da Calçada entre São Paulo e Santos e no maior volume de exportações da produção local com a vinda de navios ao porto da Capitania, enquanto para a Coroa nos parece evidente seu contentamento em evitar querelas e aumentar a arrecadação dos tributos para seus cofres.

As ações tomadas pelo governo seriam, portanto, o ponto de convergência destes interesses e deveriam inclinar para a junção dos mesmos em suas entrelinhas. As motivações para a governança viriam de vários setores e no fim beneficiariam a todos, mantendo a mesma lógica de seus antecessores e, talvez, melhorando algumas práticas iniciadas por estes para alcançar tal nível de congratulações das partes envolvidas.

---

<sup>328</sup> “*Carta da Camara da Cid.<sup>e</sup> de S. P.<sup>lo</sup>.*”. (22/09/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 343-344. Livre tradução: “Em memória do Ilustríssimo e Excelentíssimo Governador e General Bernardo José de Lorena, que fortificou este antes áspero e impraticável caminho. Em nome do Senado de São Paulo, no ano 1790 de Nosso Senhor”.

<sup>329</sup> “*Para a Camara desta Cid.<sup>o</sup>.*”. (28/09/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 343-344. Os homenageadores eram: Francisco José de Sampaio Peixoto, João Dias Cerqueira, Manoel José de Castro, José Figueira Nunes e José Pinto Tavares.

### **Capítulo 3 – O fomento econômico da capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena: o conhecimento, a organização e o desenvolvimento.**

#### **3.1 – A ação governativa.**

A análise da correspondência e dos informes dados por Bernardo José de Lorena sobre a capitania de São Paulo, da mesma forma que indica as ações tomadas pelo governador na Capitania possibilita esquadrihar como se deu a atuação da Coroa no Brasil em fins do século XVIII e aponta os diversos interesses em jogo que possibilitavam a governança colonial.

Dentre as diversas ações realizadas por Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo muitas foram indicadas pelas *Instruções* encaminhadas pela Coroa ao governador: questão de limites, contrabando, estímulo à agricultura e ao comércio, estruturação e controle sobre os “militares”, etc. Entretanto, para além da análise das questões econômicas, suas ações de maior vulto foram concentradas na melhoria da infraestrutura da capitania de São Paulo.

Além dos limites territoriais entre as Coroas de Espanha e Portugal, no próprio território colonial existiam algumas dúvidas sobre as fronteiras entre as Capitânicas, principalmente em relação à área de jurisdição de seus respectivos governos e a quem os vassallos deveriam se reportar, remeter seus impostos ou prestar contas de suas ações.

Nesse sentido, entre a capitania de São Paulo, Minas Gerais e do Rio de Janeiro, existiam algumas querelas sobre aos limites de cada território.

Em 1789, ao passar pelo caminho que ligava a capitania do Rio de Janeiro a São Paulo, Bernardo José de Lorena relatou algumas queixas dos moradores que habitavam as regiões limítrofes entre as Capitánias. Tais queixas se referiam às diversas usurpações praticadas pelos governos do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Algo que já acontecia há algum tempo, e que se tentou resolver por volta de 1765 durante o governo de Conde da Cunha<sup>330</sup> com a definição dos limites entre as capitánias. O traçado realizado pelo Vice-Rei não alterava o que já havia sido estabelecido por ordem da Coroa. Da mesma forma, o governador recém empossado optou em manter os limites da capitania de São Paulo traçados pelo Governador e Capitão-General Francisco da Cunha e Menezes<sup>331</sup> em seu governo<sup>332</sup>.

Para tanto, Bernardo José de Lorena informara ao governador de Minas Gerais, Visconde de Barbacena<sup>333</sup>, sobre sua decisão e declarava que na existência de alguma objeção por parte do governo mineiro caberia a Coroa decidir sobre a definição dos limites entre as Capitánias<sup>334</sup>. Porém, os “mineiros” constantemente ultrapassavam os limites definidos, cobrando taxas e outras obrigações no lugar do governo paulista, “usurpação” que seria alvo de queixa do governo da capitania de São Paulo. Logo em 1788, as divergências entre os limites do raio de atuação dos governos fora mencionada por Bernardo José de Lorena num pedido feito ao Visconde de Barbacena a fim de que este interviesse contra um sujeito que se colocava como representante da capitania de Minas dentro do território paulista. A definição dos limites não era uma novidade para o governador mineiro, tanto que Lorena reafirma a sua intenção: *“evitar contendas, q.<sup>e</sup> so servem de discomodo entre aquelles Povos, emq.<sup>to</sup> eu ordeno novam.<sup>te</sup> q.<sup>e</sup> por p.<sup>te</sup> desta Capitania se conserve tudo como existia no tempo do Capitão General q.<sup>e</sup> a governou Francisco da Cunha de Menezes”*<sup>335</sup>.

---

<sup>330</sup> D. António Álvares da Cunha, Vice-Rei do Brasil entre 1763-1767.

<sup>331</sup> D. Francisco da Cunha e Menezes, Governador e Capitão-General em São Paulo entre 1782-1786.

<sup>332</sup> Cf. “*Carta ao Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Martinho de Mello e Castro*”. (08/01/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.* (v. 45). p.23-24.

<sup>333</sup> D. Luís António Furtado de Castro do Rio de Mendonça e Faro, Governador e Capitão-General de Minas Gerais entre 1788-1797.

<sup>334</sup> Cf. “*Carta ao Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Martinho de Mello e Castro*”. (08/01/1789). *Loc. Cit.*

<sup>335</sup> “*Carta p.<sup>a</sup> o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Visconde de Barbacena*”. (14/12/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.* (v. 45). p. 218.

Dentre as ditas contendas, um dos procedimentos inadequados cometidos pelos representantes da capitania de Minas Gerais recaía sobre os moradores que se instalaram na região de São Matheus, divisa com Minas, próximo ao rio *Jaguari-mirim* e que possuíam os documentos necessários que indicavam que a arrecadação de tributos e, também, outras obrigações civis, militares e financeiras, tanto do governo como dos colonos, caberiam a capitania de São Paulo. Portanto, a fim de se evitar mais problemas entre os governos, os limites seriam verificados por intermédio de *Ato Público* sob o controle do Desembargador-Ouvidor de São Paulo, Miguel Marcelino Velozo e Gama, evitando maiores problemas entre as Capitánias e entre os moradores da região, que deveriam pagar seus impostos a Real Fazenda de São Paulo – ao governador mineiro caberia a responsabilidade sobre qualquer procedimento realizado em nome de Minas e que violasse as fronteiras<sup>336</sup>. Problemas que aos poucos foram vencidos e deixaram de encabeçar as correspondências trocadas entre os governadores.

A mesma questão ocorre com o Rio de Janeiro. Em julho de 1789, o governador de São Paulo em correspondência enviada ao Vice-Rei do Brasil, Luiz de Vasconcellos e Souza, atesta os motivos que o levaram ao retorno sobre os domínios das bandas do *Rio Pirahy* para a capitania de São Paulo e que tal feito levou em conta queixas realizadas por alguns moradores da região referente ao pagamento duplicado do dízimo<sup>337</sup>. Tal região estaria sob os cuidados da Câmara de Guaratinguetá, e ao que parecia, havia a pretensão do Ouvidor da Câmara do Rio de Janeiro de entrar por tal território, da mesma forma que o seu Prelado, ignorando o direito da capitania paulista. O governador levou a decisão sobre a continuidade dos limites entre as Capitánias ao conhecimento da Coroa, encerrando sua correspondência nos seguintes termos:

*Ultimam.<sup>te</sup> repito a V Ex.<sup>a</sup> q.<sup>e</sup> como mostro não ter havido nada novo, mas somente huma rateificação deposse antiga, eq.<sup>e</sup> tudo se acha já na prez.<sup>a</sup> de S. Mag.<sup>e</sup>, he claro q.<sup>e</sup> tudo fica no mesmo estado eq.<sup>e</sup> com este mesmo socego devemos esperar a resolução da mesma Snr.<sup>a</sup> sem aqual nada sedeve obrar. Isto heoq.<sup>e</sup> iguالم.<sup>te</sup> entendo q.<sup>e</sup> por serviço de S. Mag.<sup>e</sup> e para socego destes Povos, he m.<sup>to</sup> da m.<sup>a</sup> obrigação declarar assim a VEx.<sup>a</sup><sup>338</sup>.*

O teor áspero com que Lorena encerrava sua Carta é semelhante ao empregado pelo Vice-Rei, Luís de Vasconcelos e Sousa, que antes havia questionado ao governador sobre

<sup>336</sup> Cf. “*Carta p.<sup>a</sup> o Sn.<sup>r</sup> G.<sup>al</sup> de Minas*”. (20/06/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p.222-223.

<sup>337</sup> Cf. “*Para Luiz de Vasconcelos e Souza*”. (24/07/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p.226-228.

<sup>338</sup> *Idem*. p. 227-228.



os limites entre as Capitânicas, legitimando a posse do Rio de Janeiro sobre a região, na qual fez o seguinte pedido:

*Pelo q.<sup>e</sup> devo esperar de V. Ex.<sup>a</sup> logo mande desfazer este atentado da quella Camara, castigar os Off.<sup>es</sup> dela severamente, e declarar ao Bispo q.<sup>to</sup> será dezagradavel a S. Mag.<sup>e</sup> q.<sup>e</sup> os seus súditos fomentem semilhantes dezordens, q.<sup>e</sup> lhe pertence cohibir, p.<sup>a</sup> se livrar de Autor dellas, eq' se depois disto houver duvida de limites, entre estas Capitânicas e Bispados, se trate competentem.<sup>te</sup> p.<sup>r</sup> aquelles q.<sup>m</sup> toca<sup>339</sup>.*

As farpas trocadas pela legitimidade das ações realizadas pelas Capitânicas dentro de seus limites territoriais se estendem por alguns anos. Mesmo com a vinda do novo Vice-Rei em 1790, D. José Luis de Castro, Conde de Resende, primo do governador Bernardo José de Lorena, a questão sobre os limites entre as Capitânicas não se encerrou até a intervenção da Coroa.

Para o Conde de Resende, seus limites se estendiam além da Serra do Mar<sup>340</sup>, já para Lorena os limites que reconhecia haviam sido estipulados em 1720 e não correspondiam aos mencionados pelo Vice-Rei<sup>341</sup>. Para o governador de São Paulo, as desvantagens para a Capitania decorriam desde sua perda de autonomia, e o problema em torno da divisa com o Rio de Janeiro seria um fato decorrente disto. Apenas com a intervenção e determinação da Coroa o governador paulista alteraria os traçados e puniria os sujeitos que usurparam a lei. A aspereza ainda fora mantida pelo governador:

*Se eu tivera Auctorid.<sup>e</sup> p.<sup>a</sup> Demarcar Limites seguiria a tua vontade como dez.<sup>o</sup> fazem em tudo, porem como toda esta matéria se acha já representada a S. Mag.<sup>de</sup> devo por consequência conservar os Limites desta Capitania, como os achei em q.<sup>to</sup> S. Mag.<sup>de</sup> não determinar o contrario.*

*Não me consta q' nenhuma Camara de V.<sup>a</sup> confinante, tenha até agora pretendido adiantar os seus Limites, alem dos q.<sup>e</sup> conservara no referido tempo do Gov.<sup>o</sup> de Fran.<sup>co</sup> da Cunha, mas se provar, castigarei os culpados como pede a sua impolitica violência, e falta de execução das m.<sup>as</sup> Ordens<sup>342 343</sup>.*

<sup>339</sup> “Carta do Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Vice Rey”. (30/06/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45).p.229.

<sup>340</sup> “Do Conde de Rezende” (14/09/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.* .(v. 45). p.247-248.

<sup>341</sup> “Para o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> S.<sup>r</sup> Conde de Rezende Vice Rey do Est.<sup>o</sup>”. (02/10/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45).p.248-251.

<sup>342</sup> *Idem.* p. 250.

<sup>343</sup> Cf. “Carta de Luiz de Vasconcellos e Souza ao General Lorena”. (04/08/1788); “Carta de Luiz de Vasconcellos e Souza”. (30/06/1789); “Para Luiz de Vasconcellos e Souza”. (25/10/1789); “Carta de Luiz de Vasconcellos e Souza”. (17/05/1790); “Para Luiz de Vasconcellos e Souza”. (06/06/1790); “Do Ex.<sup>mo</sup> S.<sup>r</sup> Vice Rey do Estado”. (30/11/1790); In: Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45).p.216 e *passim*.

Se os problemas dos limites das capitânicas passaram pela acusação mútua entre os governadores, a questão dos limites entre os territórios das Coroas Ibéricas na América foi parcialmente resolvida pela diplomacia com os Tratados assinados entre as Coroas durante o século XVIII. Tais acordos permitiram uma solução legal para a questão, entretanto, a execução da demarcação destes limites foi tarefa complexa, com constantes desentendimentos e, inclusive, conflitos militares entre hispanos e lusitanos, que resultaram muitas vezes na suspensão dos trabalhos. Mesmo assim, ao findar-se o século XVIII a “fronteira entre os territórios portugueses e espanhóis continuava à mercê do mais ousado”<sup>344</sup>.

Talvez, a discussão entre os governadores sobre suas jurisdições se atrela a questão da fiscalidade e da melhor forma de se controlar os dividendos a serem arrecadados para o Cofre Real<sup>345</sup>. Já, mesmo que a situação fronteira permanecesse estável durante o governo de Bernardo José de Lorena, a preocupação com as questões militares, principalmente sobre a formação das tropas da Capitania, foi intensificada pelo governador em suas correspondências com a Coroa.

Em 1789, Lorena informa a Martinho de Melo e Castro a dificuldade que encontraria para a promoção dos Terços de Auxiliares de Serra Acima, de Auxiliares de Infantaria da Marinha e da Praça de Santos, e do Regimento de Cavalaria Ligeira Auxiliar, pois diferentemente do que se praticava com as tropas pagas, a formação destes corpos seria muito irregular, principalmente, por conta de que era preferível “*hum homem q.<sup>e</sup> tenha posses p.<sup>a</sup> fazer os seus uniformes, a hum dem.<sup>to</sup> mayor mercecim.<sup>to</sup> quem não faria conta asua Promoção por esta unica rezão*”<sup>346</sup>. Apesar da falta de investimento da Coroa nas tropas da capitania de São Paulo, as promoções ocorreriam de acordo com as possibilidades dos oficiais de conseguirem investir até na confecção de seu vestuário, fato que favoreceu a promoção de sujeitos mais abastados para os altos postos militares.

---

<sup>344</sup> Arthur César Ferreira Reis. O tratado de limites. In: Sérgio Buarque de Holanda. (dir.). *História geral da civilização brasileira: a época colonial – Tomo I – Do descobrimento à expansão territorial*. 1 v. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003. p.411. Para uma melhor compreensão do que ocorreu na formação da fronteira meridional do Brasil, vide: Mário Clemente Ferreira. *O Tratado de Madrid e o Brasil Meridional (1749-1761)*. Lisboa: CNCDP, 2001.; Maximiliano M. Menz. *Entre Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Sistema Colonial Português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009.; Lía Quarleri. *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2009.

<sup>345</sup> Sobre esta questão vide: Bruno Aidar Costa. *A tessitura do fisco: a política ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a administração fiscal da Capitania de São Paulo, 1797-1803*. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas. 2007.

<sup>346</sup> Cf. “*Ofício a Martinho de Melo e Castro sobre a situação das tropas na capitania de São Paulo*”. (31/07/1789). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes... Op. Cit.*(v. 45). p. 32.

Nesse sentido, obedecendo às instruções encaminhada pela Rainha, o governador e capitão-general indicava para o posto de Coronel do Regimento de Infantaria de Santos Manoel Mexia Leite, antigo Coronel destacado na Ilha de Santa Catarina<sup>347</sup> e Coronel do Regimento de Infantaria de São Paulo<sup>348</sup>, e que estava à frente do Regimento de Santos desde 1781<sup>349</sup>, permanecendo neste cargo durante o governo de Lorena. E para o posto de Tenente Coronel Comandante da Legião de Voluntários Reais Antônio Luis da Rocha Pereira de Magalhães<sup>350</sup>.

Da mesma forma que havia pouca distinção sobre o que se configurava como público e privado no espaço administrativo da Colônia seja sobre as questões políticas ou econômicas, a organização militar também era afetada por esta prática. Os senados das Câmaras eram compostos pelos homens bons e toda a hierarquia que se seguia obedecia a um critério de nomeação de cargos de acordo com as “classes sociais” existentes. De acordo com Nelson Werneck Sodré,

a tropa era constituída pela gente que trabalhava, fosse escrava, fosse livre e submetida à servidão, ou livre, abrangendo o pequeno número de produtores [...] A hierarquia dos comandos era distribuída pelos senhores de terras e escravos, ou de terras e de servos, permanecendo deles privativa. Os oficiais subalternos, sargentos e cabos eram nomeados pelos capitães, mediante aprovação dos capitães-mores, pelas câmaras, mas da organização anterior, de 1548. Surgiriam outros, em 1575, como os sargentos-mores e os ajudantes. Apareceriam os Terços, nas formações regulares, vindas da metrópole<sup>351</sup>.

Ainda em 1790, Bernardo José de Lorena constata que não existia um quartel adequado para o Regimento de Infantaria de Santos, que ocupavam casas de particulares transformadas em quartéis improvisados há algum tempo; por conta disso, o governador

---

<sup>347</sup> Cf. “OFÍCIO de (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos) Martinho de Melo e Castro, enviando-lhe os mapas dos dois Regimentos da capitania: o do coronel destacado na ilha de Santa Catarina, Manuel Mexia Leite, e o de voluntários, destacado na vila de (Santo Antônio dos Anjos de) Laguna, com as relações do comportamento dos seus componentes”. (10/12/1778). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 33, D. 2881.

<sup>348</sup> Cf. “REQUERIMENTO do coronel do Regimento (de Infantaria) de São Paulo, Manuel Mexia Leite, a (D. Maria I), no qual pede a confirmação da patente do sobredito posto, passada em 3ª via”. (06/07/1780). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2944.

<sup>349</sup> Cf. “REQUERIMENTO do coronel de Infantaria do Regimento de Santos, capitania de São Paulo, Manuel Mexia Leite, a (D. Maria I), dizendo que tencionando regressar ao seu Regimento, acompanhado pelos seus criados pretos, Ventura e Antônio, pedia para estes o respectivo passaporte”. (19/02/1781). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2962.

<sup>350</sup> Cf. “Indicação para a promoção das Tropas da capitania de São Paulo”. (29/01/1790). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 42.

<sup>351</sup> Nelson Werneck Sodré. *História Militar do Brasil*. 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 42.

informava ao Secretário do Ultramar que “se animava” a edificar o quartel para a Legião, construção que ficaria a cargo do Engenheiro João da Costa Ferreira<sup>352</sup>.

Apesar das críticas feitas pelos memorialistas sobre os gastos realizados em empresas militares nos governos anteriores ao de Lorena, é notável a deficiência técnica no setor militar da capitania de São Paulo, com pouco pessoal e falta de local adequado para o aquartelamento<sup>353</sup>.

Em 1791, Lorena informa à Coroa que as obras do quartel da Praça de Santos estavam concluídas e que o Astrônomo Real, Francisco de Oliveira Barbosa, fazia as observações necessárias para que o Porto de Santos pudesse receber mais embarcações e que estas pudessem entrar com maior facilidade<sup>354</sup>.

Mesmo com as melhorias realizadas pelo governador e capitão-general para o acolhimento das tropas paulistas, os problemas relacionados ao fardamento, que haviam impulsionado a escolha dos sujeitos indicados para a promoção de postos, foram solucionados apenas em 1795, quando a Coroa remete para a Capitania um novo fardamento completo depois de decorridos nove anos – o último fardamento fora enviado em 1786<sup>355</sup>. Na mesma correspondência, Bernardo José de Lorena informa que havia falta de latão na capitania de São Paulo e sugestiona que,

*Seria muito util, em.<sup>ta</sup> economia do serviço, se viessem vinte e seis caixas de Guerra de latão, catorze p.<sup>a</sup> o Regim.<sup>to</sup> de Santos, e doze para a Infantaria da Legião, sendo aquella razão de economia a mesma, porq.<sup>e</sup> S. Mag.<sup>e</sup> as mandou dar aos Regimentos da Europa. São absolutamente precisos dous Livros Mestres, hú p.<sup>a</sup> a Cavlr.<sup>a</sup> da Legião, e outro p.<sup>a</sup> a Infantaria: E igualm.<sup>te</sup> mais outro L.<sup>o</sup> Mestre p.<sup>a</sup> o Regim.<sup>to</sup> de Infantr.<sup>a</sup> de Santos<sup>356</sup>.*

Além desses fatos mais tratados pelas correspondências entre o governo da capitania de São Paulo e a Coroa, outros assuntos pertinentes a governança, também foram abordados em diversos momentos, como a nomeação de sujeitos para ocuparem cargos administrativos e jurídicos; intervir para o aprisionamento ou o perdão de criminosos e escravos fugitivos, principalmente agindo sob ordem da Coroa; e informes sobre os resultados das devassas diamantinas – destas apenas em 1794 foram apontados dois

---

<sup>352</sup> Cf. “Carta referente as edificações na capitania de São Paulo”. (20/05/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 48-49.

<sup>353</sup> Sobre o tema, ver Nelson Werneck Sodré. *História Militar do Brasil... Op. cit.* p. 37.

<sup>354</sup> Cf. “Conclusão do Quartel e Mapeamento do Porto de Santos”. (15/04/1791). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 59.

<sup>355</sup> Cf. “Relação de varios generos precisos p.<sup>a</sup> as Tropas da Guarnição de São Paulo”. (02/02/1795). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 115.

<sup>356</sup> *Idem.*

culpados, Francisco Jozé Vianna e o escravo Gregório, pertencente ao Capitão Mor de Paranaguá Jozé Carneiro dos Santos, que se encontrava preso no Rio de Janeiro desde 1791<sup>357</sup>.

De forma geral, o governo de Bernardo José de Lorena atuou em diversas áreas da capitania de São Paulo, intensificando suas ações sobre as questões militares e sobre os limites da Capitania, o que poderia indicar, talvez, uma maior preocupação com a fiscalização e o desenvolvimento local, atendendo aos interesses da Coroa em relação a esta parte do Brasil.

### **3.2. – As questões econômicas no governo de Bernardo José de Lorena.**

Logo ao chegar à capitania de São Paulo, em julho de 1788, Bernardo José de Lorena, faz uma análise prévia do estado econômico da Capitania, encaminhando um *Ofício* à Coroa descrevendo o saldo obtido pela Fazenda Real antes de seu governo<sup>358</sup>.

Ao examinar os rendimentos da Capitania constatou que o valor da despesa excedia sua receita em 40:418\$810 Réis, valor que subiria com vinda de novos oficiais e outros especialistas envolvidos na demarcação dos limites da fronteira com os espanhóis<sup>359</sup>. A Junta da Real Fazenda havia tentado ajustar o déficit da Capitania requisitando à Coroa que se suspendessem as remessas dos valores adquiridos com os Quintos Reais os convertendo em renda para o saldo das dívidas de São Paulo<sup>360</sup>. Informava, ainda, que a capitania do Rio de Janeiro devia a quantia de 50:930\$154 Réis, valor totalizado em 31 de outubro de 1783 e com o pagamento em aberto até o ano de 1788<sup>361</sup>.

A Junta da Real Fazenda da capitania de São Paulo encaminhara uma *Representação* à Junta do Rio de Janeiro, expondo os valores que compunham a dívida contraída em governos anteriores ao de Luis de Vasconcelos e Sousa, e informando que a soma entraria para o quadro das dívidas ativas de São Paulo<sup>362</sup>. A Provedoria da Alfândega

---

<sup>357</sup> “P.<sup>a</sup> o Ill.mo e Ex.mo S.r Luiz Pinto de Souza Secretario de Estado”. (02/07/1795). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 125-126.

<sup>358</sup> “Para Martinho de Mello e Castro”. (08/07/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p.8-10.

<sup>359</sup> *Idem.* p. 8.

<sup>360</sup> *Idem.* p. 9. Os Ofícios encaminhados pela Junta da Real Fazenda à Coroa, representado pelo Erário Régio, datam de 1779 e 1780, e, segundo o governador, não foram sequer respondidos até 12 de maio de 1786.

<sup>361</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>362</sup> Cf. “REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta da Fazenda Real de São Paulo, de que é presidente o governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Francisco da Cunha Menezes). A Junta da Fazenda Real do Rio de Janeiro, de que é presidente o vice-rei o capitão-general de mar e terra do Estado

do Rio de Janeiro deveria ter encaminhado a capitania de São Paulo 9:600\$000 Réis, referente às consignações de oito mil cruzados anuais (3:200\$000 Réis) <sup>363</sup> pelo período de 1778 até 1780; porém aos Cofres paulistas chegaram apenas 3:990\$000 Réis.

Além disso, a Junta da Real Fazenda da capitania do Rio de Janeiro era devedora de 10:290\$073 Réis, dívida contraída durante o governo de Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela (1733-1763) e de seu sucessor D. António Álvares da Cunha, Conde da Cunha (1763-1767). Deveria, ainda, 15:210\$000 Réis sobre as consignações que venceram em 31 de dezembro 1783 e 25:430\$081 Réis referente ao pagamento das Tropas de São Paulo que atuaram na defesa da fronteira meridional do Brasil<sup>364</sup>.

A *Representação* foi reencaminhada em 1788 ao governo da capitania do Rio de Janeiro com cópia para o Conselho Ultramarino. No documento é possível notar que os Ministros Deputados de São Paulo quase suplicam o pagamento dos débitos, apontando as “dificuldades” financeiras pelas quais a Capitania passava e o quanto necessitavam dos valores devidos. Os valores devidos pelo Rio de Janeiro seriam irrisórios para o montante que se arrecadava no Brasil, no entanto, para a capitania de São Paulo seria de extrema valia para a manutenção de suas contas, como apontado pelos Ministros Deputados paulistas.

*A somma dos cincoenta contos nove centos trinta mil cento cincoenta e quatro reis, parecerá avultada a V.<sup>a</sup> Ex.<sup>ca</sup> e Senhores Ministros, e a nós será muito tênue, pior se acharem os Cofres desta Repartição continuamente exauridos pelos limitados rendimentos que nellesentrão, pois estes não chegão para satisfazer nem a terça parte das despezasactuaes e por tão grande urgencia se vê esta Junta consternada no mayor empenho, sem poder remediar humacauza justamente pernecioza a o augmento da Capitania, e impugnante as despozições das Reaes Ordens. Estes puros sentimentos participamos a V.<sup>a</sup> Ex.<sup>ca</sup> e Senhores Ministros Deputados, p.<sup>a</sup> que se dignem tomar parte nelles, e soccorrem-nos com a brevidade de mais possível pelo efficismeyo da remessa da dita somma [...]*  
<sup>365</sup>

---

do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa, dizendo que naquela Junta se recebeu uma carta datada de 20 de Setembro de 1781 com uma conta corrente referente às consignações, de oito mil cruzados anuais, aplicadas nos rendimentos da Provedoria da Alfândega do Rio de Janeiro, para as fortificações da praça de Santos”.(12/07/1788). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 37, D.3077.

<sup>363</sup> Cf. Banco Central do Brasil. *Dinheiro no Brasil*. 2 ed. Brasília: BCB, 2004. p. 24. (oito mil Cruzados = 3:200\$000 Réis).

<sup>364</sup> “*REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta da Fazenda Real de São Paulo, de que é presidente o governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Francisco da Cunha Menezes). A Junta da Fazenda Real do Rio de Janeiro... Loc. cit.*”.(12/07/1788). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 37, D.3077.

<sup>365</sup> *Idem*. Todavia, este “inconveniente” não era exclusividade da ordem dos fatos ocorridos na capitania de São Paulo. História semelhante ocorrera com a capitania da Paraíba em meados do século XVIII. A capitania da Paraíba perde sua autonomia em 1755 e é anexada a capitania de Pernambuco, que enviava de forma irregular os valores arrecadados com a dízima pertencente à fazenda paraibana sob a alegação de diminuição

Consta-se que a Junta da Real Fazenda de São Paulo tinha tomado todas as diligências possíveis para se cobrar a dívida com o Rio de Janeiro, e não teve êxito algum em seu empenho. Sendo assim, a primeira medida tomada pelo governador Bernardo José de Lorena foi a convocação da Junta da Real Fazenda para que se pudessem tomar algumas medidas urgentes a fim de se a resolver esta questão financeira.

Devido à falta de recursos para fazer face às despesas a Junta da Real Fazenda de São Paulo viu-se obrigada a retirar uma parte dos quintos retidos na Capitania e que aguardavam uma resolução da Coroa; ficando “*obrigada a Real Fazenda, pela porção q.<sup>e</sup> for preciso tirar p.<sup>a</sup> ser paga, q.<sup>do</sup> o adiantamento deste Estado algum dia opermitir*”<sup>366</sup>. Seria esta uma medida que não estaria de acordo com as ordens reais. Entretanto, não há nenhuma oposição da Coroa quanto à utilização dos Quintos para o equilíbrio das contas na Capitania, o que poderia indicar sua aceitação.

Além disso, para o governador um dos itens que poderia aumentar a receita da Capitania consistiria na exploração e produção de ferro e “aço”, encontrados em abundância na região de Sorocaba<sup>367</sup>. Curioso notar que tal “achado” estava descrito no quinto volume da “*História Filosófica*” de Abade Raynal<sup>368</sup>, e sua leitura impulsionou o governador a questionar sobre a exata localização das jazidas junto ao Capitão Mor de Sorocaba e o Capitão Mor de Itu, homens com posses e interesses nesta exploração<sup>369</sup>. Bernardo José de Lorena cita o trecho do livro em que o Abade fala sobre São Paulo: “*Ony pourroitaussiexploiteravecbeaucoup: d’estilitelesabondantes mines de Ferad’etainqi se trouveut entre LesRivieres, Tieté a MogyassúdanslaCordiliere de Paranapiacaba, a quatrelieues de Sorocaba*”<sup>370</sup>. Tanto o ferro como o “aço” eram importados, e se pagava em média 1\$600 Réis pela arroba de ferro e 3\$200 Réis pela arroba de “aço”.

---

de seus recursos e outras dificuldades encontradas. Cf. Elza Regis de Oliveira. *A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)*. Paraíba: Banco do Nordeste, 1985. p. 94, 105. A capitania da Paraíba retoma sua autonomia em 1799, quando ocorre o desenvolvimento da agricultura local com o incentivo a produção de novas culturas, estimulando as existentes e introduzindo outras mais lucrativas. Fato semelhante ao que ocorrera na capitania de São Paulo com o retorno de sua autonomia em 1765.

<sup>366</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>367</sup> Cf. “*Para Martinho de Mello e Castro*”. (02/08/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 10-11.

<sup>368</sup> Guillaume-Thomas Raynal. *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce de européens dans les deux Indes*. Genebra: Jean - Leonard Pellet, 1780, 9 volumes.

<sup>369</sup> As ideias ilustradas de Raynal foram bem-vindas no Brasil até 1794, quando começaram a ser identificadas com o processo ocorrido em Minas Gerais e com a Revolução Francesa. Para uma melhor apreciação sobre o assunto, vide: Roberto Ventura. *Leituras de Raynal e a ilustração na América Latina. Estudos Avançados*, 1988, vol. 2, n. 3, p. 40-51.

<sup>370</sup> “*Para Martinho de Mello e Castro*”. (02/08/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 10. Tradução: “Poder-se-iatambém explorar, com muita utilidade, as abundantes minas de Ferro e estanho que se encontram

No entanto, o governador aponta que mesmo se as jazidas fossem encontradas, a falta de indivíduos qualificados na Capitania e a má conservação do caminho que ligava o planalto ao litoral se apresentariam como entraves para execução e a condução desta empresa<sup>371</sup>.

Dado que o caminho entre o planalto e o litoral era um entrave ao desenvolvimento da economia na capitania de São Paulo<sup>372</sup>, Bernardo José de Lorena deu prosseguimento à melhoria da comunicação com o litoral, fato que marcaria seu mandato e garantiu ao governador um lugar de destaque na História de São Paulo com o calçamento do Caminho do Mar, a famosa “Calçada do Lorena”.

### 3.2.1 – A Calçada do Lorena e o Porto de Santos

As obras ordenadas por Lorena superaram as adversas condições geográficas e climatológicas. Para tanto, concorreu o trabalho efetuado, sob a orientação do engenheiro militar João da Costa Ferreira, pelos oficiais do Real Corpo de Engenheiros que conseguiram uma extraordinária façanha, ou seja, estabelecer um traçado sem cruzar, uma única vez, curso d’água. Isto se deveu ao levantamento topográfico da área que, pela primeira vez, se realizava<sup>373</sup>.

João da Costa Ferreira, matemático formado pela Real Academia Militar, prestou notáveis serviços de engenharia a Coroa de Portugal desde o reinado de D. José I, alcançando vários postos até se tornar capitão<sup>374</sup>. Atuou na reedificação de Lisboa, com os seguintes projetos: demarcações e abertura de ruas; reconstrução da Praça do Comércio e do Rocio; no Passeio Público; no Palácio da Inquisição e no Hospital Real de São José no Colégio de Santo Antônio<sup>375</sup>. Em Coimbra, trabalhou no projeto de construção do hospital, de um museu e de um laboratório para o estudo da química no Colégio dos Jesuítas; em Leiria, na construção do novo leito do rio da cidade; e em São Martinho, na construção de um cais<sup>376</sup>.

---

entre os rios Tietê e Mogiguaçu, na Serra de Paranapiacaba, a quatro léguas de Sorocaba”. Ver Abade Raynal. *O estabelecimento dos portugueses no Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1998. p. 120. (Edição brasileira parcial da famosa obra de Raynal).

<sup>371</sup> *Idem*. p. 11.

<sup>372</sup> Como mencionado no capítulo 1 desta dissertação.

<sup>373</sup> Francisco Vidal Luna; Iraci Del Nero da Costa. A estrada e o desenvolvimento econômico... *Op. cit.* p. 556.

<sup>374</sup> Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros... Op. cit.* p. 91.

<sup>375</sup> *Idem. Ibidem*.

<sup>376</sup> *Idem. Ibidem*.



Veio para o Brasil em 1788 a principio para atuar na demarcação dos limites entre os territórios da Espanha e de Portugal junto à capitania do Rio de Janeiro, porém, como a diligência que fazia parte não necessitava de seus serviços seguiu para a capitania de São Paulo na companhia de Bernardo José de Lorena, coincidentemente, seu acompanhante no traslado de Portugal na nau Nossa Senhora de Belém<sup>377</sup>. Na Capitania levantou o mapa da Costa, tombou as matas reservadas às construções reais, reparou o Palacete dos governadores na cidade de São Paulo, edificou a Alfândega e o Hospital da vila de Santos, atuou no calçamento da Serra de Paranapiacaba e realizou outros trabalhos menores<sup>378</sup>. Faleceu na cidade de São Paulo em 25 de abril de 1822 e seu corpo foi sepultado na igreja da Ordem Terceira do Carmo<sup>379</sup>.

Tendo informado a Coroa sobre as péssimas condições do Caminho do Mar em suas primeiras correspondências, o Governador não recebeu instruções específicas sobre as medidas necessárias para sua melhoria e iniciou a construção. Lorena apenas citava a Coroa que informaria o quanto seria despendido para a edificação do novo caminho assim que o mesmo fosse concluindo, acreditando que não superaria a quantia de um conto de Réis (1:000\$000 Réis)<sup>380</sup>.

Sendo assim, concluído o calçamento do caminho, remete um Ofício em 15 de fevereiro de 1792 informando a Coroa sobre a obra: como a mandou executar, os benefícios que traria a Capitania e a forma que achava mais conveniente para sua manutenção. Segundo Bernardo José de Lorena,

*oPessimoCam.º antigo, eosprincipios da Serra bem conhecidos, erãoomais forte obstaculo contra o comercio, como agora sevenceo, tudo fica fácil. Os meynos de qº me servi faço prez.ºs a VEx.ª na Copia N.º 1.º. [...] A Pençãoq.ºficão pagando os Tropeiros até asatisfação da quantia total he quarenta reis por Besta, ecento e vinte reis p.º cada cabeça de Gado, nem sentem encomodo algum, p.ºqº ainda mais de q.º pagão terão de avanço nas mayores cargas, com q.º agora pela facilid.º do Caminho podem as Bestas. [...] A Import.ª da Obra, e o Dinr.ºq.º tem sido restituído ao cofre dos Auzentessevê na Certidão n.º 2.º, onde igualm.ºsemostra o q'falta p.º satisfazer o emprestimo. [...] Foimeigualm.ºprecizocuidar da conservação do mesmo Caminho p.º sempre, e tendo persuadido primr.º as Camaras das V.ºs aquem pelo seguirem continuadam.º devia pertencer o concerto, obrigouse a Camara desta Cid.º, com as outras de Serra acima, com consta no Termo de Vereança, copia n.º 3º, e a da V.º de Santos a Cuidar na Serra desde o Cubatão até o Pico, copia n.º 4.º [...]*

<sup>377</sup> *Idem.* p. 92. O que se sucedeu com João da Costa Ferreira no Brasil pode ser observado em: “Carta p.ª Martinho de Mello e Castro”. (08/07/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 10.

<sup>378</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>379</sup> *Idem.* p. 93.

<sup>380</sup> Cf. “Conclusão do Quartel e Mapeamento do Porto de Santos”. (15/04/1791). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official... Op. cit.* (v. 45). p. 59.

*No Pico collocouse huma Pedra na figura de hum Paralelogramo Rectangulo, emhuma face da qual se lê o Reynado, e Era emque se concluiu a Obra, e por baixo = **Omnia Vincit Amor Subditorum** = acompanha aeste o Off.º o mappa Topographica de todo o Caminho<sup>381</sup>.*

A obra não foi repreendida pela Coroa e sim a utilização dos valores depositados no cofre dos defuntos e ausentes<sup>382</sup>, não propriamente por seu uso na construção, e sim por conta de desajustes em sua poupança que vinham de outras épocas. A questão foi levantada pela Coroa em 1791 e, portanto, dá a entender, mesmo sem a verificação documental, que pode ter se perdido nos arquivos, que antes de sua conclusão, Bernardo José de Lorena havia informado a Rainha sobre a utilização de tal recurso, e a Coroa, por sua vez, fez apenas algumas ressalvas sobre a forma como se deu o projeto e sua execução.

Segundo a Rainha, o capítulo 24 do Regimento dos Governadores esclarecia que não era permitido o desvio de qualquer valor do Cofre dos Ausentes e que “*a Junta da Fazenda praticara o excesso reprehensivel de quebrar o Regimento, e aplicar o producto da herança por empréstimo para os Caminhos da Serra do Cubatão*”, entretanto esta não seria pior ação realizada pela Capitania, pois havia passado dezoito anos sem que fosse “*liquidado a Conta do Almojarife dos Armazens, em que sérvio Pedro Machado de Carvalho quando hé expresso na Provizão do Conselho, expedida em vinte e hum de Janeiro demil sete centos e quarenta e nove, por effeito de huma Rezolução Regia, q. º as contas seyustem com brevidade; oque concorda muito mal com dezoito annos de demora*”<sup>383</sup>.

Mesmo que a obra tivesse um forte apelo de utilidade pública, que serviria como pretexto para a sua execução sem a apresentação de uma conta prévia e sua autorização, não seria permitido a nenhum governador ou ministro que passasse por cima dos Regimentos e Ordens promulgadas pelos Tribunais Régios, “*mui principalmente nesta Repartição dos Auzentes, authorizada com a Real Rezoluçãode quatro de Março de mil e sete centos, pela qual semanda expressamente a todos os Governadores, Provedores da*

---

<sup>381</sup> Cf. “*Ofício sobre a conclusão do Caminho de São Paulo ao Cubatão*”. (15/02/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p.70-71.; “*OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga esta cidade a de Cubatão, na vila de Santos*”. (17/02/1792). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 11, D.566.

<sup>382</sup> O cofre dos órfãos e ausentes funcionava como uma espécie de banco, onde os bens dos sujeitos que se encontravam nesta situação eram depositados até o momento em que fossem reclamados por alguém. Para uma melhor compreensão de seu funcionamento, vide António Manuel Hespanha. *História das instituições: épocas medieval e moderna*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

<sup>383</sup> Cf. “*Resposta á Ordem de 9 de Mayo de 1791*”. (03/06/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p.75-79.

*Minha Fazenda, emais Ministros do Ultramar, que guardem, efação guardar inviolavelmente o Regimento, e Ordens do sobredito Tribunal, edo contrario semedê Conta”* <sup>384</sup>. A Coroa indicava que não se opunha a utilização de seus recursos para a melhoria dos negócios particulares, pois ao se melhorar os meios para a circulação do comércio, o Tesouro Real aumentaria o volume de suas arrecadações, mas, ao mesmo tempo, entendia que a utilização dos valores provenientes do Cofre dos Ausentes seria incompatível com o direito público e com a jurisprudência distributiva, pois assim, “os herdeiros assistentes no Reyno, estejam privados violentamente dos seus beñsembeneficio dos que vivem na Capitania, e que tem Cabedal, e Lucros, que devem empregar em sua utilidade; sendo muito estranhavel, que huma Junta com homens Letrados não advertisse nestas incongruências” <sup>385</sup>.

E assim conclui:

*[...] Que, oque está ordenado pelos principios da Legislação Economica do Reyno, definido nas Ordenações, eprovido nos Regimentos, que lhe não forem contrarios, deve ser guardado pela Junta da Fazenda de São Paulo, epelas mais do Reyno, e Conquistas; [...] muito maiz achando-se esta materia não só amplamente discidida no Regimento mas até acautelado na Provizãodevinteedois de Março demil sete centos evinte artigo 9.º que ospropios Governadores nada executem nesta repartição sem ordem do sobre dito meu Tribunal, ou Minha immediata, excluindo o Conselho do Ultramar. Pelo que deve-se logo restituir ao Cofre o dinheiro dos Auzentes que com violência semandou buscar; mostrar justas as Contas do Almoxarifado, epaga a Minha Real Fazenda com audiencia do Thezoureiro (havendo alcanse) epelo referido Tribunal espero me informeis de haverdes dado execução, oquanto nesta sou Servida declararvoz [...]”*<sup>386</sup>.

Assim, podemos concluir que a construção da Calçada não obedeceu a uma ordem expressa emitida pela metrópole, mas que, também, não foi contestada por sua eficiência quando da finalização das obras realizadas, sendo apenas criticado o fato que parte dos valores utilizados fosse proveniente do cofre dos ausentes. Entretanto, como mencionado, o governador já tomava as medidas necessárias para recompor os valores sacados do Cofre dos Ausentes e assim evitar maiores problemas com a metrópole. Na Ordem enviada ao governador, é possível verificar que mesmo que sua execução contrariasse a uma determinação real era menos grave que algumas ações tomadas por governos anteriores e relevantes aos interesses da Coroa, sendo que a restituição dos valores ao Cofre seria suficiente para o perdão sobre “tal delito”.

---

<sup>384</sup> *Idem.*

<sup>385</sup> *Idem.*

<sup>386</sup> Cf. “Resposta á Ordem de 9 de Mayo de 1791”. (03/06/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p.75-79.

Em correspondência enviada para a Mesa de Consciência e Ordens, em 1º de dezembro de 1792, Bernardo José de Lorena informa ter restituído ao Cofre dos Ausentes o empréstimo realizado para a construção da Calçada no valor de 2:820\$161 Réis, e também o saldo da conta do “defunto” que há tempos não era revista<sup>387</sup>. O desfecho final sobre esta querela se dá em 1794, quando o governador informa a Mesa de Consciência sobre a quitação da dívida contraída pela Fazenda Real da capitania de São Paulo, com a reposição de todos os empréstimos realizados antes da edificação da Calçada<sup>388</sup>.

O calçamento constitui-se numa tarefa árdua, pois foi intensificada no trecho de Serra, entre o rio das Pedras e o rio Cubatão. O empenho levado a cabo por outros governadores, principalmente no governo de Lobo de Saldanha, permitiu a melhor circulação pelo caminho, porém, a estrada estava a ponto de tornar-se intransitável. E para conseguir um resultado melhor em sua empresa, Bernardo José de Lorena contou com a experiência adquirida por João da Costa Ferreira em Portugal<sup>389</sup>. A construção se aproveitou da já existente, porém seguiu um novo projeto e edificou-se um novo traçado mais engenhoso com um aumento substancial na largura da estrada.

*Havia um plano da estrada. Poderia alguém supor que se tratasse de um levantamento feito à conclusão do caminho, o que é totalmente improvável, primeiro pelos antecedentes de João da Costa Ferreira, profissional com invulgar experiência de vias, e depois porque, desde sua chegada em 1788, dedicou-se com Montesinhos e o Astrônomo Francisco d’Oliveira Barbosa ao levantamento da costa da capitania e dada à rapidez da execução e o vulto da obra dentro dos quadros do setecentismo, dificilmente teria sido tal sucessos possível sem um plano seguro, principalmente dentro da intrincada Serra do Mar<sup>390</sup>.*

A dita Calçada do Lorena foi realizada mediante um projeto estruturado a partir da estrada que cortava a Serra, e deste projeto resultou-se uma estrada superior anterior, permitindo uma melhor circulação de pessoas e da produção de gêneros agrícolas, facilitando o comércio realizado no Porto de Santos.

Ao informar a Martinho de Melo e Castro sobre os itens que seriam transportados pelo navio Santos Mártires, Triunfo do Mar, de Jacinto Fernandes Bandeira, o governador aponta a falta de controle que há sobre as exportações que não eram feitas pelo Porto de Santos, local apropriado para o comércio de diferentes gêneros por sua capacidade e por

---

<sup>387</sup> Cf. “*Para a Mesa da Conciencia*”. (01/12/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit. (v. 45). p.81.

<sup>388</sup> Cf. “*Para a Meza da Conciencia*”. (15/02/1794). Archivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit. (v. 45). p.99.

<sup>389</sup> Cf. Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros...* Op. cit. p. 101.

<sup>390</sup> *Idem*. p. 104.

possuir alfândega, e também sobre a falta de escravatura na capitania de São Paulo. Para o governador, o Porto de Santos traria bons rendimentos para a Capitania, permitindo que os gêneros produzidos fossem negociados diretamente no litoral e sob a fiscalização da Alfândega real, trazendo, conseqüentemente, melhores rendimentos para a Coroa.

*espero q.<sup>e</sup> este Porto venha aflorescer m.<sup>to</sup>; a Capitania produs tudo quanto há melhor, o Porto hé excellente, tem todas as boas comodidades, ha m.<sup>ta</sup> falta de Escravatura, porem espero que se remedeie este mal. Por occasião de principiar o Comm.<sup>o</sup> no referido Porto vim no conhecim.<sup>to</sup> dom.<sup>to</sup> q.<sup>e</sup> a Capitania perdia por falta de Providencias. Ha em S.<sup>tos</sup> huma Alfandega com hum Juiz, q.<sup>e</sup> hé o Juiz de Fora de V.<sup>a</sup> Todos os generos da Capit.<sup>a</sup> sahião do sdiferentes Portos da Marinha sem pagarem os Dizimos nesta Alfandega porq.<sup>e</sup> não vinhão a ela, e hião pagarlas segundo dzião no R.<sup>o</sup> de Janeiro, tudo em prejuizo desta Capitania; e o peor era q.<sup>e</sup> pela mayor p.<sup>te</sup> nem assim succedia, pois sahião os generos dos Portos dizendo que hião p.<sup>a</sup> o Rio e no Mar passavão as Agoas Ard.<sup>tes</sup>, e os Assucares p.<sup>a</sup> Navios estrangeiros, não pagando por este modo, nem nesta Alfandega, nem na do Rio, o q.<sup>e</sup> agora não pode succeder porq.<sup>e</sup> tudo deve vir ao Porto de S.<sup>tos</sup>, pagar na Alfandega, elevar as Guias p.<sup>a</sup> o Rio dos generosq.<sup>e</sup> aqui não forem precizos<sup>391</sup>.*

Como mencionado por Bernardo José de Lorena, a falta de mão de obra escrava na capitania de São Paulo seria um entrave ao florescimento da economia paulista, e, portanto, caberia ao governador construir meios para que tal empreendimento fosse realizado com maior êxito. Dois anos após a menção supracitada, em 23 de abril de 1791, a Câmara da Vila de Itu remete um Ofício para o governador agradecendo o empenho levado por ele para a aquisição de escravos para a Capitania e, principalmente, para o aperfeiçoamento de suas produções<sup>392</sup>.

Segundo o documento, entre e setembro e outubro de 1791 desembarcariam no Porto de Santos trezentos escravos vindos de “*Banguella*”, fato que deveria animar os moradores da região a se empenharem em suas atividades, para “*aquella occasião [...] porq.<sup>e</sup> alem de encontrarem melhor commodidade se facilitará a extração dos mesmos, e continuará este commercio tão interessante ao augmento desta Capitania*”<sup>393</sup>.

A Tabela 3. “*Quantidade de embarcações que entraram e saíram do porto de Santos para portos transatlânticos (1774-1802)*”, elaborada por Pablo Oller Month

<sup>391</sup>“*Mappa da Carga que transporta do Porto da V.<sup>a</sup> e Praça de S.<sup>tos</sup> p.<sup>a</sup> ode Lx.<sup>a</sup> em direitura o Navio S.<sup>tos</sup> Martires, Triumfo do Mar*”. (03/09/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 35.

<sup>392</sup> Itu se configurava como região produtora de açúcar da capitania de São Paulo.

<sup>393</sup> “*Da Camara da Villa de Ytú*”. (23/04/1791). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official... Op. cit.* (v. 45). p. 347.

Serrath<sup>394</sup>, nos permite verificar o aumento do fluxo de embarcações entre 1791 e 1794. Muito provavelmente o calçamento do Caminho do Mar pode ter contribuído para o aumento do número de embarcações neste período, porém o volume de embarcações que saíam do porto de Santos não passavam de cinco por ano, com exceção de 1792 com oito barcos e 1794 chegando a onze, o autor, Month Serrath, utilizou diversas fontes para compor sua tabela e chegou a um número aproximado do total de embarcações que desembarcaram em Santos no período.

***Tabela 3. Quantidade de embarcações que entraram e saíram do porto de Santos para portos transatlânticos (1774-1802)***<sup>395</sup>

<i>Ano</i>	<i>Embarcações</i>
1774	1
1775	1
1785	1
1786	1
1788	1
1789	2
1790	2
1791	5
1792	8
1793	4
1794	11
1795	5
1796	3
1797	3
1798	3
1799	5
1801	3
1802	2

No entanto, ao utilizarmos os dados compilados por Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Manuel Barreto Lopes, referentes ao movimento do porto de Lisboa

<sup>394</sup> Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007. p. 233.

<sup>395</sup> *Idem. Ibidem.*

somente, conseguimos verificar que entre 1789 e 1807 desembarcaram dezenove embarcações provenientes do porto de Santos<sup>396</sup>. Conforme a *Tabela 4. “Quantidade de embarcações que entraram no do porto de Lisboa vindas do porto de Santos (1789-1802)”*, onde é possível totalizarmos o volume exportado durante o período em toneladas.

***Tabela 4. Quantidade de embarcações que entraram no do porto de Lisboa vindas do porto de Santos (1789-1802)***<sup>397</sup>

Embarcação	Data	Ton.
Santos Mártires e Triunfo do Mar	21/12/1789	342
Mercúrio	02/07/1791	265
Santos Mártires e Triunfo do Mar	24/07/1791	350
O Senhor do Bonfim e N. Sra. do Carmo	11/09/1791	160
O Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio	12/06/1792	197
N. Sra. Madre de Deus, São José e Belona	14/06/1792	-
N. Sra. Penha e Silveira	25/08/1792	235
N. Sra. do Carmo e São José	19/07/1793	159
N. Sra. da Piedade e Flor da América	30/06/1794	195
Santo Antônio, Voador	20/09/1794	250
Invencível	11/10/1794	525
Vitória	14/10/1794	245
O Senhor da Cana Verde	17/10/1795	325
N. Sra. do Pilar e Bonfim	20/09/1796	-
N. Sra. do Carmo e Leão	27/03/1797	110
N. Sr. Oliveira	10/09/1798	-
N. Sra. do Carmo e Leão	10/09/1798	184
N. Sra. do Carmo e Leão	14/09/1800	174
N. Sra. do Carmo e Leão	11/09/1802	154
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>3870</b>

Com tais dados é possível verificar que entre 1792 e 1794, considerado o período de maior movimento do porto de Santos, desembarcaram em Lisboa 2316 ton., equivalente a quase 60% do volume arrolado. Ainda, utilizando estes mesmos dados é possível visualizar o movimento entre Santos e Lisboa pelos capitães que atuaram nesta rota durante o período. Conforme a *Tabela 5. “Tempo de atuação dos capitães no porto de Lisboa que desembarcaram no porto de Santos (1772-1807)”*. Nota-se que as viagens

<sup>396</sup> Cf. Eduardo Frutuoso; Paulo Guinote; António Manuel Barreto Lopes. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro, 1769-1836*. Lisboa: Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001.

<sup>397</sup> *Idem*.

feitas ao porto de Santos não representavam mais do que 30% das viagens realizadas por esses capitães e apenas para cinco destes representa um percentual significativo de viagens durante suas “carreiras”.

**Tabela 5. Tempo de atuação dos capitães no porto de Lisboa que desembarcaram no porto de Santos (1772-1807) <sup>398</sup>**

Capitão	Tempo de atuação	Embarcações comandadas	Viagens ao Brasil	Viagens a Santos	Ano(s) em Santos
João Francisco Lima	1781-1793	5	10	1	1791
António Luís da Piedade	1772-1795	5	18	2	1789,1791
Francisco de Faria Salgado	1787-1791	2	2	1	1791
Antônio José de Carvalho	1789-1805	5	7	1	1792
Sebastião José de Vasconcelos	1792	1	1	1	1792
Feliciano José Pereira	1783-1792	2	7	1	1792
Elias Francisco Xavier	1785-1793	2	2	1	1793
Antônio Luís Pereira	1792-1796	2	4	1	1794
João Pedro Viegas	1794-1807	2	3	1	1794
Tomás Antônio Pereira	1794-1799	1	4	1	1794
Antônio José Rodrigues	1788-1806	5	12	1	1794
Félix Carneiro dos Santos	1784-1807	5	14	2	1795, 1798
Antônio Caetano Firme	1796	1	1	1	1796
Francisco Tomás da Silveira	1797-1802	1	4	4	1797,1798,1800,1802

Sendo assim, é possível atrelar o aumento da movimentação em Santos após as ações tomadas por Bernardo José de Lorena. Durante seu governo houve uma inversão sobre a forma de como se efetuava o comércio da produção paulista, se antes as exportações se faziam pela capitania do Rio de Janeiro, a partir de 1791 o grosso da produção paulista começa a ser negociada pelo porto de Santos e, obviamente, os números alcançados pela capitania de São Paulo tendem a aumentar.

Nesse sentido, além das especulações realizadas pelo Governador, principalmente sobre a questão da escravatura, podemos compreender que houve certa evolução na

<sup>398</sup> *Idem.*



economia paulista, que deixaria de ser subsidiada ao Rio de Janeiro e passaria para um novo tipo em relação à própria dinâmica da capitania de São Paulo. Assim, concordamos com a dita “historiografia tradicional”<sup>399</sup>, pois independente do nível das negociações estabelecidas entre o governo local e os agentes mercantis lotados em Portugal ou no Rio de Janeiro, houve uma alteração dentro da economia local, que beneficiavam todos os interesses envolvidos e não somente o de alguns sujeitos<sup>400</sup>.

---

<sup>399</sup> Vide o Capítulo 2 dessa dissertação.

<sup>400</sup> Tese defendida por Renato de Mattos e Ana Paula Medicci. Cf. Renato de Mattos. *Política, administração e negócios... Op. cit.*; Ana Paula Medicci. *Administrando conflitos... Op. cit.*

### **3.3 – Dados quantitativos e qualitativos do governo: a evolução econômica da capitania de São Paulo por intermédio da arrematação de contratos e arrecadação de tributos**

Nos Estados modernos a autonomia financeira dos soberanos deveria ser assegurada pela imposição de tributos e a efetiva cobrança dos mesmos por parte dos administradores de suas possessões. Por meio da “organização de uma estrutura fazendária destinada a identificar atividades tributáveis, impor os tributos, pagar apenas as contas públicas consideradas devidas e remeter para Lisboa o saldo que houvesse”<sup>401</sup>.

Para se assegurar o funcionamento adequado deste mecanismo, o governo português instituiu em 1760 as *Juntas de Fazenda*. As Juntas foram organizadas no âmbito do Governo Geral e em cada capitania, eram compostas pelo governador, pelo ouvidor e pelo provedor, unificando as “diversas instâncias da administração”, “a autoridade política, a autoridade judiciária e a autoridade fiscal, tendo em vista realizar de modo mais eficiente o objetivo de acoplar integralmente toda a estrutura societária do Brasil aos interesses econômicos e políticos do governo português”<sup>402</sup>.

Ressaltasse que no início da colonização, mais precisamente com a composição das Capitânicas Hereditárias, com a necessidade de se conquistar as terras para a Coroa cabia a Fazenda Real a arrecadação dos seguintes itens:

1) o dízimo eclesiástico (10% dos produtos da terra); 2) o dízimo (chamada, mais comumente, de dízima) dos produtos exportados e importados (10% de direitos alfandegários); 3) o quinto dos metais e pedras preciosas (20% sobre a riqueza do subsolo); 4) o estanco do pau-brasil (monopólio desta mercadoria); e 5) o dízimo dos pescados (10% do que era pescado)<sup>403</sup>.

Se durante o governo de Bernardo José de Lorena há certo desenvolvimento econômico na capitania de São Paulo, com a fomentação da produção agrícola e a exportação de alguns gêneros produzidos – beneficiada pelo calçamento do Caminho do Mar e pela concentração das exportações e importações no porto de Santos – a verificação

---

<sup>401</sup> Vera Alice Cardoso Silva. O sustento financeiro da administração colonial. *Varia História*. Belo Horizonte: UFMG, n. 21, p. 209-221, 1999. p. 211.

<sup>402</sup> *Idem*. p. 212.

<sup>403</sup> Pedro Puntoni. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial – 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 112-113.

do montante arrecadado com impostos e com a arrematação de seus contratos sobre a produção de determinados gêneros, sobre a importação e a exportação, serve como “termômetro” para a averiguação do crescimento econômico da Capitania.

A partir da segunda metade do século XVIII, Heloisa Liberalli Bellotto aponta para uma distinção acerca das rendas geradas a partir dos tributos sobre a empresa colonial, dividindo-as entre *rendas econômicas* e *rendas tributárias*. As primeiras, *rendas econômicas*, destinavam-se ao giro econômico da Metrópole – comércio e negócios internacionais – e as segundas, *rendas tributárias*, para as despesas internas e obrigatórias para a manutenção do sistema – gastos destinados ao pagamento dos grupos mercantis, a nobreza, a classe militar e ao funcionalismo<sup>404</sup>. Existia, portanto, uma distinção sobre o destino do montante que se arrecadava com a tributação sobre a produção colonial, servindo no fundo para a manutenção do próprio sistema como um todo.

Assim, segundo Vera Alice Cardoso Silva, a partir da segunda metade do século XVIII, a administração colonial tinha como pressuposto uma governabilidade que visasse o aumento de opções de rendimentos para a população da mesma forma que se intensificava uma melhor arrecadação dos tributos acoplados a estas transações comerciais<sup>405</sup>. Apesar de não se distanciar das motivações que impulsionaram a ação metropolitana no século XVI, o que diferenciava os procedimentos tomados pela Coroa no século XVIII residiria na forma como os contratos da Fazenda Real eram arrematados, na tentativa de “melhor racionalizar a administração, do que seguir distribuindo indiscriminadamente prebendas e favores pessoais. Normas gerais, aplicadas mais impessoalmente, dariam ao governo mais renda e mais autonomia no julgamento de demandas envolvendo interesses da Fazenda Real”<sup>406</sup>.

Os indivíduos que se interessassem em arrematar algum contrato na capitania de São Paulo deveriam possuir algumas posses, e também, não poderiam alegar qualquer desconhecimento dos artigos e suas condições para seu arremate. Estes arrematadores eram geralmente oficiais locais que se agrupavam em sociedades formadas por três ou quatro

---

<sup>404</sup> Cf. Heloisa Liberalli Bellotto. Administração fazendária no Brasil colonial: ajunta da Fazenda da Capitania de São Paulo (1762-1808). *Anais da III Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*. São Paulo, 1984, pp. 121-124.

<sup>405</sup> Vera Alice Cardoso Silva. O sustento financeiro... *Op., cit.*, p. 221.

<sup>406</sup> *Idem. Ibidem.*

indivíduos para participarem das licitações sobre os diversos tipos de cobranças ou serviços<sup>407</sup>.

### 3.3.1 – Rendas econômicas: o dízimo e as dízimas

De natureza eclesiástica, o *dízimo*, imposto correspondente a 10% sobre os produtos da terra era direito da Monarquia na América, pois “as terras no ultramar estavam sob o padroado régio” e “cabia ao rei a cobrança do dízimo, como recompensa e mecanismo dos esforços para a expansão da fé”<sup>408</sup>.

Já a dízima era recolhida no embarque para o Reino ou no desembarque no Brasil, da mesma forma, as mercadorias que se destinariam para outras partes dos domínios portugueses e não para a Metrópole, pagava-se o tributo no porto de onde era remetida<sup>409</sup>.

Em 1792, o contrato dos dízimos de toda a Capitania foi arrematado por Jacinto Fernandes Bandeira pelo valor de 74:700\$000 Réis livres para a Coroa por um período de três anos (24:900\$000 Réis por ano)<sup>410</sup>. O arremate foi determinado por ordem da Rainha D. Maria I e de acordo com os termos estipulados pelo contrato, Jacinto Fernandes Bandeira deveria pagar os valores estipulados para cada ano de três em três meses, não passando do primeiro dia do ano posterior para iniciar os depósitos na Real Fazenda<sup>411</sup>.

Além de todo o suporte que poderia necessitar da administração colonial para a execução da cobrança dos tributos dentro da capitania de São Paulo o contratador ainda poderia dividir tal tarefa em quantos ramos lhe fosse conveniente e os sujeitos que possivelmente fossem indicados pelo arrematador estariam isentos do serviço militar, excetuando “*aquelles que se acharem providos nos Postos de Officiaes, pois como tais estão a elles ligados, e obrigados á defeza do proprio lugar, ou Villa em que rezidirem*”<sup>412</sup>.

Para a execução do contrato deveriam, ainda, serem nomeados um escrivão, um meirinho (oficial de justiça) e alguns feitores (gestores), empossados em seus cargos após a

---

<sup>407</sup> Cf. Maria Lucília Viveiros Araújo. *Contratos régios e contratadores da capitania de São Paulo, 1765-1808*. 2009. 24 f. Relatório Científico (Pós-Doutorado) – FEA, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

<sup>408</sup> Pedro Puntoni. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial – 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 112.

<sup>409</sup> *Idem*. p. 113.

<sup>410</sup> Cf. “*AVISO do marquês mordomo-mor para o barão de Mossâmedes, (José d'Almeida Vasconcelos Soveral e Carvalho), participando que (D. Maria I) mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira o Contrato dos Dizimos de São Paulo pelo preço de setenta e quatro contos e setecentos mil reis, livres para a Real Fazenda, por tempo de tres anos*”. (19/05/1792). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 40, D. 3332.

<sup>411</sup> *Idem*.

<sup>412</sup> *Idem*.

confirmação por parte da Junta da Real Fazenda que também se responsabilizaria pela indicação de um Juiz a fim de resolver possíveis contendas que poderiam surgir durante a cobrança do tributo. Tal função, possivelmente, daria maior transparência ao trabalho e impediria a supremacia de interesses particulares do contratador sobre os vassallos reais e destes sobre os interesses da Coroa. Os valores arrecadados com o dízimo deveriam ser encaminhados para a Relação do Rio de Janeiro, bem como todas as despesas referentes à cobrança do tributo deveriam ser da conta do próprio contratador e “*somente por conta da Faz. a Real, se pagarão os Ordenados do Off.<sup>es</sup> nomeados por S. Mag.<sup>de</sup>, que tiverem Cartas, Alvarás, ou Provizões suas*”<sup>413</sup>.

Os pagamentos feitos pelos vassallos seguiam a seguinte ordem: os lavradores de gêneros para a exportação deveriam remeter dez por cento de sua produção para o contratador e caso algum se recusasse a pagar o tributo, causando algum tipo de prejuízo, deveria ser acionado e obrigado a pagar em dobro; os pescadores, da mesma forma, deveriam pagar o percentual sobre os peixes e outros frutos pescados, ficando a critério do contratador a melhor forma de como seria realizado o pagamento, ou pela produção ou pelo ano; os lavradores de hortaliças \$80 (oitenta Réis) por ano ou por confissão; os senhores de escravos ou famílias que possuíam escravos, oito vinténs por ano (\$160 – cento e sessenta Réis) por pessoa ou o dízimo inteiro sobre o valor de cada escravo<sup>414</sup>.

Os sítios e portos localizados nos locais de passagem deveriam remeter o dízimo para o contratador da forma que fosse mais conveniente a este, desde que não gerasse nenhum tipo de entrave sobre os rendimentos das passagens sobre os gêneros que eram transportados pelas canoas de um porto a outro; da mesma forma que os mestres de embarcação que ancorassem em qualquer porto da Capitania deveriam remeter o dízimo sobre a carga; se houvessem estancos (tabacarias?) os dízimos poderiam ser pagos com aguardente, desde que fossem cobrados os subsídios costumeiros, podendo ser vendida pelo contratador<sup>415</sup>.

O contrato foi renovado pelo Real Erário em 1795 por 76:000\$000 Réis (25:333\$333 Réis ao ano) referente ao triênio 1795-1798, sem alterações contratuais em referência ao período anterior, 1792-1795, e apenas com um item adicional que garantia a

---

<sup>413</sup> *Idem.*

<sup>414</sup> *Idem.*

<sup>415</sup> *Idem.*

continuidade do contrato por sujeitos indicados pelos arrematadores em caso de falecimento de algum destes<sup>416</sup>.

De 1765 a 1770, o contrato do dízimo de toda a capitania de São Paulo era arrematado por ano, e a partir de 1771 passou a ser trianual<sup>417</sup>. Desde a restauração da Capitania o contrato sobre o dízimo manteve um aumento constante em seu valor para arrematação.

No governo de Luís António de Sousa Botelho Mourão (1765-1775), o valor arrematado passou de 7:625\$000 Réis anuais em 1765 para 8:813\$333 Réis no fim de seu mandato, aumentando 15,58% em dez anos<sup>418</sup>; no governo de seu sucessor Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782), passou de 8:813\$333 Réis para 13:833\$333 Réis no término de sua gestão, aumentando 56,96% em sete anos<sup>419</sup>.

Infelizmente, não conseguimos auferir com precisão os valores arrematados nos governos posteriores e sabemos apenas que o valor anual do contrato entre 1786 e 1788 era de 20:366\$667 Réis<sup>420</sup>. Já durante o governo de Bernardo José de Lorena, o valor dos dízimos passaram de 20:366\$667 Réis anuais, em 1788, para 25:333\$333 Réis no fim de seu mandato, aumentando 24, 39% em nove anos<sup>421</sup>.

---

<sup>416</sup> Cf. “*REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta (da Administração e Arrecadação da Fazenda Real da capitania de São Paulo) a (D. Maria I), expondo que a Provisão Régia de 19 de Fevereiro de 1795 fez saber a esta Junta que a Rainha mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira e José Pinheiro Salgado, o contrato dos dízimos desta capitania, pelo triênio que teve principio no primeiro de Julho do mencionado ano, pela quantia de setenta e seis contos de Réis livres para a Fazenda Real e nas mesmas condições em que foi arrematado o triênio antecedente*”. (04/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 43, D. 3480.

<sup>417</sup> Cf. “*Livro da Junta de Arrecadação da Real Fazenda*”. Archivo Nacional. *Documentos Historicos: Provedoria da Fazenda de Santos*. Rio de Janeiro: Augusto Porto & Cia., 1928. v. II. p. 377, 380, 395, 410, 425, 428, 449-463, 479, 504.

<sup>418</sup> *Idem*.

<sup>419</sup> Cf. “*RELAÇÃO feita pelo (secretário do Governo da capitania de São Paulo), José Inácio Ribeiro Ferreira dos ofícios pertencentes ao Estado da Fazenda, expedidas, em diversas datas, para a Secretaria do Estado da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos pelo (governador e capitão) -general da (capitania) de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, em 15 de Setembro de 1777, com o resumo, dos mesmos*”. (15/09/1777). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 32, D. 2798.; e “*OFÍCIOS (5) do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro, mandados em Junho de 1780) tratando de vários temas relativos à Junta da Arrecadação, da Fazenda Real, no concernente a pagamentos de côngruas de vigários e a vencimentos de professores*”. (09/06/1780). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2942.

<sup>420</sup> Cf. “*RELAÇÃO feita pelo secretário de Governo (da capitania de São Paulo), José Romão Jeunot, dos ofícios enviados pela governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Bernardo José Maria de Lorena e Silveira) para a secretaria de Estado da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos, com o resumo dos ofícios inclusos*”. (20/05/1790). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 40, D. 3288.

<sup>421</sup> *Idem*. Cf. “*AVISO do marquês mordomo-mor para o barão de Mossâmedes, (José d'Almeida Vasconcelos Soveral e Carvalho), participando que (D. Maria I) mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira o Contrato dos Dizimos de São Paulo pelo preço de setenta e quatro contos e setecentos mil reis, livres para a*

**Tabela 6. Dízimos de toda a capitania de São Paulo (1765 - 1797)** <sup>422</sup>

<i>Período</i>	<i>Valor anual</i>	<i>Valor trianual</i>
1765	7:625\$000	-
1766	7:625\$000	-
1767	7:000\$000	-
1768	7:910\$000	-
1769	8:112\$000	-
1770	8:112\$000	-
1771-1773	8:266\$667	24:800\$000
1774-1776	8:813\$333	26:440\$000
1777-1779	10:700\$000	32:100\$000
1780-1782	13:833\$333	41:500\$000
1783-1785	-	-
1786-1788	20:366\$667	61:100\$000
1789-1791	22:833\$333	68:500\$000
1792-1794	24:900\$000	74:700\$000
1795-1797	25:333\$333	76:000\$000

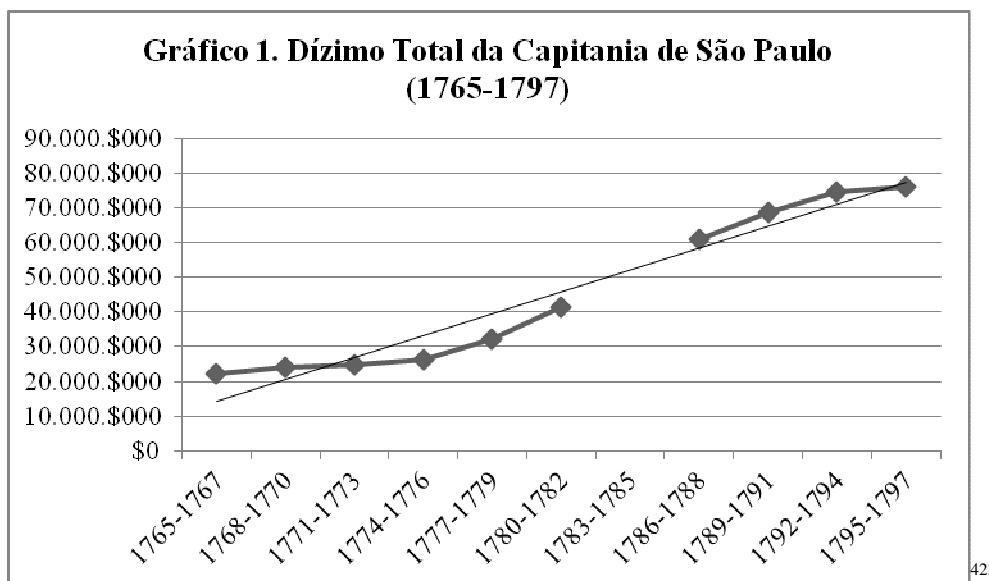
Além de ser lucrativo para seus arrematadores, o dízimo, por sua abrangência sobre vários setores da economia, como mencionado acima, é um excelente demonstrativo do crescimento econômico da capitania de São Paulo no decorrer do século XVIII.

Assim, poderíamos nos arriscar e auferir que entre 1786 e 1797 a capitania de São Paulo teve uma produção ascendente, passando de 203:666\$667 Réis anuais para 253:333\$333 Réis no fim do período, aumentando 12,11% em 1789, 9,05% em 1792 e 1,74% em 1795. Conforme demonstra o *Gráfico 1. “Dízimo Total da Capitania de São Paulo (1765-1797)”*, abaixo.

---

*Real Fazenda, por tempo de tres anos*”. (19/05/1792). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 40, D. 3332.; e *“REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta (da Administração e Arrecadação da Fazenda Real da capitania de São Paulo) a (D. Maria I), expondo que a Provisão Régia de 19 de Fevereiro de 1795 fez saber a esta Junta que a Rainha mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira e José Pinheiro Salgado, o contrato dos dízimos desta capitania, pelo triênio que teve principio no primeiro de Julho do mencionado ano, pela quantia de setenta e seis contos de Réis livres para a Fazenda Real e nas mesmas condições em que foi arrematado o triênio antecedente*”. (04/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 43, D. 3480.

<sup>422</sup> Fonte: vide notas de rodapé acima.



A capitania de São Paulo, possivelmente, teria entrado num estágio maior de sua produção e os valores de seus contratos teriam acompanhado tal crescimento econômico. A partir de 1780, os valores dos contratos sobem constantemente até 1794, quando se estabiliza. Tal fato evidencia tal contrato poderia ser interessante para quem o arrematasse, pois haveria a possibilidade de se conseguir algum lucro com a constância de seus valores e, certamente, sobre o montante que se arrecadaria.

Da mesma forma, a média da dízima arrecadada sobre os escravos que chegaram à capitania de São Paulo, aponta para um aumento de sua importação a partir de 1794, saltando de 18\$000 Réis em 1792 para 1:012\$500 Réis em 1795. Conforme a *Tabela 7. “Média dos rendimentos da dízima sobre os escravos na Alfândega de Santos (1791 - 1795)”*. Com tais dados podemos averiguar que com o desenvolvimento da agricultura foi possível importar uma maior quantidade de escravos na capitania de São Paulo. Já existiam alguns escravos na Capitania, entretanto, o número destes não seria suficiente para atender a demanda em fins do século XVIII, o que, possivelmente, fez com que o governador Bernardo José de Lorena atendesse para a necessidade de se conseguir mais escravatura para São Paulo dentro.

<sup>423</sup> *Idem.*



**Tabela 7. Média dos rendimentos da dízima sobre os escravos na Alfândega de Santos (1791 - 1795)** <sup>424</sup>

<i>Datas</i>	<i>Valor arrecadado</i>	<i>Total negociado</i>
1791	877\$500	8:775\$000
1792	18\$000	180\$000
1793	-	-
1794	670\$500	6:705\$000
1795	1:012\$500	10:125\$000
<b>Total</b>	2:578\$500	25:785\$000

Em conjunto, podemos concluir que houve um aumento nos valores arrecadados pela tributação sobre os itens destinados ou provenientes ao comércio atlântico, indicando que o período do governo de Bernardo José de Lorena se apresentou de maneira rentável para o Real Erário.

Talvez, este seria o ápice do movimento econômico da capitania de São Paulo que teve início após sua restauração. As ações governativas possibilitaram uma melhor inserção da economia paulista ao mercado externo e este fato, certamente, estaria dentro do que a historiografia descreveu como o salto alcançado por São Paulo na segunda metade do século XVIII. Evidentemente, após as ações tomadas pelos governadores após a restauração da capitania em 1765, aos poucos, o interesse pelos grupos mercantis situados na metrópole voltaram sua atenção para a Capitania, e assim as negociações tomaram proporções maiores alterando a própria dinâmica local e vice-versa.

### **3.3.2 – Rendas tributárias: o cruzado do sal e o subsídio literário**

A produção e distribuição do sal em toda a colônia era monopólio da Coroa, que tinha como principal objetivo proteger a exploração das salinas localizadas em Portugal. Seu fornecimento para a Colônia era feito por intermédio de contratos arrematados no âmbito do Conselho Ultramarino por um período que poderia de três a seis anos<sup>425</sup>. O contratador “obtinha o direito de explorar com exclusividade o Estanco do Sal do porto de

<sup>424</sup> “P.<sup>a</sup> o mesmo Secretr.<sup>o</sup> d’Estado”. (20/04/1795). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo... Op. cit.* (v. 45). p. 132.

<sup>425</sup> Cf. Míriam Lifchitz. O sal na capitania de São Paulo no século XVIII. *Revista de História*. São Paulo: USP, n. 4, p. 517-526, 1950.

Santos, e a obrigação de fornecê-lo sob condições previstas, que estabeleciam preço, quantidade necessária ao consumo, etc.”<sup>426</sup>.

O valor estipulado para a venda do sal para a Capitania ficava a cargo do contratador que poderia auferir maiores lucros para tentar satisfazer as despesas geradas com o contrato. Para tanto, durante o século XVIII era comum os contratadores forçarem “uma alta no preço estipulado, ou vende uma pequena quantidade pelo preço contratado, guardando o resto, às vezes em combinação com o Administrador da Alfândega, para vendas mais lucrativas”<sup>427</sup>. Fato que ocasionou várias reclamações na capitania de São Paulo sobre a ação dos contratadores e a comercialização do sal e que precipitou à Coroa tomar algumas medidas, ineficazes, sobre sua circulação e seu valor<sup>428</sup>.

Sobre a quantidade de sal que se vendia o contratador deveria pagar um cruzado (c. \$400/ \$480 Réis) por alqueire a Real Fazenda da capitania de São Paulo, que por sua vez remetia os valores arrecadados para se reforçar as guarnições militares da vila de Santos<sup>429</sup>. O sal era dispendioso para os paulistas antes das medidas efetivas para o escoamento de sua produção no porto de Santos, e geralmente seu valor era maior que em outras regiões da Colônia, fato que inclinaria a Coroa a prometer sua livre comercialização em 1796<sup>430</sup>. “Tinha-se chegado a um ponto em que o sistema deixara de satisfazer a qualquer das partes nele implicadas [...], exploradores e explorados são lesados por razões inerentes ao próprio sistema”<sup>431</sup>.

O volume consumido de sal na capitania de São Paulo e a cobrança de seu subsídio (cruzado) sobre sua comercialização manteve-se estável durante o governo de Bernardo José de Lorena, conforme a *Tabela 8. “Rendimento – Cruzado do Sal (1790-1794)”*.

---

<sup>426</sup> *Idem.* p. 519.

<sup>427</sup> *Idem.* p. 519-520.

<sup>428</sup> Cf. “*OFÍCIO 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), D. Rodrigo de Sousa Coutinho, expondo que, com a chegada do seu sucessor, recebeu seis cartas do dito ministro que tratavam das várias ordens relativas ao cumprimento de ordens, entre elas que a soberana ordena que informe sobre se estabelecer o correio das cartas desta capitania, com o Reino e outros domínios ultramarinos. Também fora ordenado ao governador que convoque, de novo, as Câmaras da capitania e diga aos vassallos, em seu nome, que procurará manter a liberdade do comércio do sal, apenas sujeito a pequenos direitos; e que nomeie seis cavaleiros, dois de cada uma das Ordens Militares. Igualmente ordena que faça saber aos povos, quanto lhe foi agradável ver como eles contribuíram para a construção do Palácio Real; que informe a qualidade dos licores consumidos, e a moeda que circula na capitania. Alude que se deve evitar queixas dos espanhóis, ou ser surpreendidos por eles*”. (28/06/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 43, D. 3502.; e “*Documento N.º 3.º*”. (11/04/1796). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 176-178.

<sup>429</sup> Cf. Míriam Lifchitz. O sal na capitania de São Paulo no século XVIII... *Op. cit.* p. 521.

<sup>430</sup> Cf. *Documento N.º 3.º*. (11/04/1796). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 176-178.

<sup>431</sup> Míriam Lifchitz. O sal na capitania de São Paulo no século XVIII... *Op. cit.* p. 524.

**Tabela 8. Rendimento - Cruzado do Sal  
(1790 - 1794)** <sup>432</sup>

<i>Ano</i>	<i>Valor</i>
1790	9:788\$450
1791	9:703\$300
1792	9:621\$800
1793	10:421\$550
1794	9:988\$550
<b>Total</b>	<b>49:523\$650</b>

Talvez os colonos conseguissem manter um consumo estável do Sal por conta de seu valor ou devido às querelas oriundas de sua distribuição. Notasse que a partir dos valores arrecadados pela Capitania não houve muita diferença entre o período arrolado, tendo um aumento pouco significativo para o período.

O Subsídio Literário foi instituído por Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, por meio do Alvará de 10 de Novembro de 1772, abolindo as coletas anteriores que se destinavam a custear a instrução por meio do ensino público em todo o Reino de Portugal e suas possessões. Sua criação tinha como principal função "atender ao problema do numerário necessário à realização da reforma" educacional que com uma renda pagaria "os mestres nomeados pelo governo" e "os professores régios" <sup>433</sup>. Além do dito "auxílio", pelo mesmo Alvará foi criado as Juntas que se responsabilizariam pela "arrecadação, distribuição e entrega" do imposto nas cidades onde ficara estabelecido <sup>434</sup>.

Em 4 de fevereiro de 1790, Bernardo José de Lorena remete um ofício a Martinho de Mello e Castro informando sobre o Subsídio Literário. Segundo o governador o rendimento do imposto era de 2:078\$100 Réis e a Junta da Administração e Arrecadação do Subsídio Literário achou conveniente por a arrematação de seu contrato em Praça por 5:080\$000 Réis no triênio que se iniciava <sup>435</sup>.

<sup>432</sup> Fonte: "P.<sup>a</sup> o Secretario d' Estado". (20/04/1796). Archivo do Estado... *Op. cit.* (v. 45). p. 176-178.

<sup>433</sup> Antonietta D'Aguiar Nunes. O Marquês de Pombal e suas reformas no ensino. *Rev. Inst. Geogr. Hist. Bahia*, Salvador, v. 101, p. 73-96, 2006. P. 90.

<sup>434</sup> "Subsídio Literário". Joaquim José Caetano Pereira e Sousa. *Esboço de um dicionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas e extravagantes*. Lisboa: Typographia Rollandina, 1827. Tomo Terceiro.

<sup>435</sup> "Officios do General Bernardo Jozé de Lorena aos Vice-Reis e Ministros 1788-1797". (04/02/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.*(v. 45). p. 46.

Em Portugal e “ilhas adjacentes” o imposto era cobrado em torno da produção de vinho, aguardente e vinagre, sendo um real (\$1) por canada<sup>436</sup> de vinho, quatro Réis (\$4) na de aguardente e sessenta (\$60) por cada pipa de vinagre; no Brasil, na África e na Ásia, a cobrança era feita sobre a aguardente, dez Réis (\$10) por canada, e um real (\$1) sobre cada arrátel<sup>437</sup> de carne.<sup>438</sup>

Os contratadores se responsabilizavam pela coleta e o depósito do imposto na conta corrente da Junta da Administração e Arrecadação do Subsídio Literário, que, por sua vez, se responsabilizava em encaminhar os valores ao Tribunal da Junta do Subsídio Literário<sup>439</sup>, que finalmente os dirigia ao Real Erário<sup>440</sup>.

Dentre os artigos do contrato sobre a cobrança do Subsídio Literário em São Paulo, destacam-se: o artigo 1º – estabelecendo que os contratadores pudessem cobrar de qualquer lavrador ou negociante de aguardente \$10 Réis por medida produzida ou comercializada e \$1 Real por arrátel de carnes cortadas nos açougues; o artigo 3º – sobre a obrigação dos Mestres de Embarcações que atracassem nos portos de Itanhaém, Iguape, Cananéia e Paranaguá, de trazerem as guias pagas sobre as aguardentes que trouxessem a bordo; o artigo 6º – informava que o pagamento do contrato deveria ser efetuado no fim de cada ano do triênio arrematado; o artigo 8º – previa que os contratadores poderiam trespassar o tempo do contrato, largar uma sociedade e passar a outra desde que os demais sócios se responsabilizassem pelos pagamentos do arremate, e nomear meirinhos como seus escritvães desde que pagos pelos contratadores; e no artigo 9º – ficava estabelecido que no caso de falecimento de algum contratador, os Ministros responsáveis pelos “defuntos e auzentes” do Brasil não se intrometeriam de nenhum modo com “os *effeitos, dividas, papeis, livros, e dinheiro, nem noutra alguma coisa que ficar [...] por que tudo*

---

<sup>436</sup> Canada = 1 unidade corresponde a 2 litros.

<sup>437</sup> Arrátel = equivalente a 459 gramas.

<sup>438</sup> “*Subsídio Literário*”. Joaquim José Caetano Pereira e Sousa. *Esboço de um dicionário juridico... Op. cit.*

<sup>439</sup> Este tribunal foi extinto por volta de 1780, ano que deixou de encaminhar os valores arrecadados com o imposto para seu destino final. Cf. “*Carta do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o rendimento e despesa da coleta do subsídio literário desta capitania do ano de 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1786 até 1790.*” (05/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 675.

<sup>440</sup> Maria L. Viveiros de Araújo constata que as remessas não se destinavam apenas para o usufruto da Coroa, porém não contesta que seu destino era a Metrópole. Cf. Maria Lucília Viveiros Araújo. *Contratos régios e contratadores da capitania de São Paulo, 1765-1808*. 2009. 24 f. Relatório Científico (Pós-Doutorado) – FEA, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

*que lhe tocar será entregue as auzenças que elles ou seus Procuradores tiverem nomeado”*<sup>441</sup>.

Para o período estudado encontramos os contratos realizados para duas “temporadas”. No triênio de janeiro de 1790 a dezembro de 1792 os contratos do Subsídio Literário somaram 5:670\$526 Réis. Estes foram divididos da seguinte maneira: os direitos sobre a cobrança em São Paulo foram arrematados por Antônio Pinto da Silva e o Cap. Luis Antonio de Sousa, por 309\$663 Réis; São Sebastião e Ubatuba, arrematados por 280\$863 Réis, pelo Cap. Modesto Antonio Coelho Neto; e Santos, Vilas do Norte, Jundiá e São Vicente, arrematados pelo Cel. Joaquim Manoel da Silva Castro e Cap. Mor Joaquim José dos Santos, por 5:080\$000 Réis<sup>442</sup>. No triênio seguinte, de janeiro de 1793 a dezembro de 1795, os contratos foram arrematados da seguinte forma: os direitos sobre São Paulo, São Sebastião e Ubatuba, ao Cap. Luis Antonio de Sousa e sócio por 1:863\$000 Réis; Santos, ao Cap. Francisco Pereira de Araujo e seus sócios, o Ten. Cel. Modesto Antonio Coelho Neto, Antonio José Ribeiro Barbosa e o Ten. Bernardo José de Souza, por 601\$000 Réis; os direitos sobre as “*Vilas do Norte*” = Mogi das Cruzes, Jacareí, São José (dos Campos), Taubaté, Pindamonhangaba, São Luis de Paraitinga, Guaratinguetá, Cunha e Lorena, arrematados ao Ajudante Antonio Pereira Rangel e seu sócio Jaime da Silva Telles, por 887\$500 Réis; São Vicente, a Manuel Álvares Alvim e o sócio Cap. Manuel Lopes Guimaraens, pela quantia de 20\$735 Réis. Totalizando 3:460\$735 Réis para o período. O contrato referente a São Paulo, São Sebastião e Ubatuba, representava 54% do total arrecado pelas licitações<sup>443</sup>.

Com as contas correntes do Subsídio Literário é possível fazer o balanço do que se gastava e do que se arrecadava por ano. As despesas, como previsto no Alvará que instituiu o imposto, eram realizadas para o pagamento de professores e com os livros destinados à instrução. Além desses, entravam na lista despesas variadas sobre a arrecadação do imposto. As entradas se resumiam aos valores arrecadados com os tributos e o pagamento desses contratos.

---

<sup>441</sup> Cf. “*Carta do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o rendimento e despesa da coleta do subsídio literário desta capitania do ano de 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1786 até 1790.*” (05/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 675.

<sup>442</sup> “*Offícios do General Bernardo Jozé de Lorena aos Vice-Reis e Ministros 1788-1797*”. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial... Op. cit.* (v. 45). p. 46.

<sup>443</sup> “*Carta do governador [...] despesa da coleta do subsídio literário desta capitania do ano de 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1786 até 1790.*” (05/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 675.

Aparentemente não existia certo rigor nos pagamentos efetuados aos professores, na compra dos livros, e em outros pagamentos, pois em muitos momentos se deixava de pagar ordenados, se pagava duplicado em outros para sanar a falta, se comprava poucos livros, não os comprava, se gastava com a cobrança e computava tal despesa de forma aleatória (sem a devida descrição), etc. Já as receitas computadas, representavam os valores arrecadados com impostos e com as arrematações, em conformidade com a *Tabela 9. “Relação dos valores arrecadados em razão do Subsídio Literário na capitania de São Paulo entre 1780 e 1796”*.

***Tabela 9. Relação dos valores arrecadados em razão do Subsídio Literário na capitania de São Paulo (1780-1796)***<sup>444</sup>

<i>Ano</i>	<i>Arrecadação</i>
1780	786\$542
1781	845\$379
1782	844\$753
1783	1:119\$064
1784	1:222\$582
1785	-
1786	1:259\$753
1787	351\$613
1788	1:128\$175
1789	1:519\$200
1790	987\$929
1791	5:122\$674
1792	6:151\$769
1793	2:605\$598
1794	3:070\$935
1795	2:369\$558
1796	6:587\$566

No tocante à arrecadação deste imposto o governo ter-se-ia aumentando sua eficácia em fiscalizar a produção e, conseqüentemente, cobrar os tributos e garantir fundos para o Real Erário. Sobre os valores alcançados pela cobrança do Subsídio Literário,

<sup>444</sup> Fonte: “*Carta do governador [...] Loc. Cit.; “Representação...” Loc. Cit.*”

podemos nos arriscar a contabilizar a produção levando-se em conta que não há coincidência entre as datas das contas correntes e dos extratos enviados e considerando que se pagava \$10 (dez Réis) por canada (2 litros) de aguardente produzida e \$1 (um real) por arrátel (459 gramas) de carne entregue e vendida nos açougues.

A aguardente de acordo com hierarquização proposta por José Jobson de A. Arruda ocupava o 7º lugar na pauta das exportações de Santos/São Paulo para o período de 1796-1811<sup>445</sup>, e lugar de destaque no comércio interno. Bastante consumida pelos paulistas, em especial, e em quase “todas as fazendas de cana, se produzia, além do açúcar, a aguardente”<sup>446</sup>. No processo de produção do açúcar também se produzia aguardente, no entanto, a aguardente tinha pouca representação frente ao açúcar nas pautas para exportação, sendo vendida por 40\$000 Réis a *pipa* em 1795<sup>447</sup>.

Sendo assim, podemos concluir que os tributos arrecadados na capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena indicam certa evolução na economia paulista. A principal receita verificada foi o *Dízimo Total* que representa de forma significativa o aumento da produção para exportação, o que pode ser verificado pelo aumento no valor de seu contrato posto para arremate. Da mesma forma, a *Dízima* sobre os escravos apontam que houve uma maior procura pela escravatura por volta de 1795, e mesmo sem se verificar o montante arrecadado posteriormente por não possuímos tal documentação, é notório que algum capital foi acumulado em São Paulo, possibilitando a aquisição desta mão de obra, cara para os padrões da Capitania em tempos anteriores.

Da mesma forma não houve diminuição na procura pelo Sal, devido à quase estagnação nos tributos arrecadados, indicando que houve capital o suficiente na capitania de São Paulo para aquisição de novos itens ou a troca da produção local por este item indispensável para os colono. Ainda, de acordo com a arrecadação do Subsídio Literário podemos concluir que se manteve a produção local de carne e aguardente, não havendo, portanto, substituição dos recursos empregados no setor agrícola. Mesmo assim, há de se considerar que a capitania de São Paulo não chegou a alcançar um patamar “privilegiado” em comparação às demais capitanias, mas alterou sua dinâmica interna e passou a produzir para o mercado externo.

---

<sup>445</sup> José Jobson de A. Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. (Coleção Ensaios). p.266-271.

<sup>446</sup> Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. cit.* p. 105.

<sup>447</sup> *Idem*. Da mesma forma como as exportações entre 1796-1811.

## **Considerações Finais**

O governo de Bernardo José de Lorena na capitania de São Paulo representou o ápice das mudanças econômicas iniciadas na Capitania logo após sua restauração em 1765. Durante este período, principalmente no governo Lorena, houve uma alteração na dinâmica agrícola e comercial em São Paulo, possibilitando um aumento significativo da produção agrícola e dos tributos arrecadados. Portanto, discordamos das conclusões a que chegaram algumas pesquisas recentes sobre uma possível intervenção do governador na economia paulista a fim de apenas de assegurar seus próprios interesses e, também, de grupos mercantis locados em Lisboa. Seria evidente que tais grupos se interessassem pela economia paulista com o avanço alcançado pelas ações governamentais, e não que as ações fossem tomadas para atender a estes interesses somente.

Seu governo fora marcado pelas obras de infraestrutura realizadas sob sua supervisão, principalmente, as obras realizadas no “Caminho de Santos” com o calçamento do trecho localizado na Serra, a famosa Calçada do Lorena. Tais obras estimularam o comércio na Capitania e a Calçada, por seu turno, facilitou o trânsito entre o planalto paulista e o litoral possibilitando o escoamento da produção agrícola destinada à exportação e a aquisição de bens sem a necessidade de intermediários.

Ao determinar que toda a produção da capitania de São Paulo fosse dirigida ao Porto de Santos, além de aumentar a fiscalização sobre a circulação de mercadoria, a fim de aumentar os recursos para a Real Fazenda da Capitania, Bernardo José de Lorena conseguiu articular a vinda de embarcações carregadas para São Paulo (Santos) facilitando e fomentando o comércio entre a produção local e outros produtos importados.

O governador não realizou ações que fossem contrárias às ordens da Coroa. Seu mandato foi elogiado pela metrópole, indicando que mesmo não recebendo instruções específicas para a execução de suas obras, como a Calçada, por exemplo, ao fomentar a agricultura e o comércio, atendeu aos interesses metropolitanos, enquadrando sua governança aos quadros do Novo Padrão de Colonização do século XVIII.



Anexos<sup>448</sup>

Mapa da Carga que Transporta da Villa de Santos o Navio Santos Mártires Triunfo do Mar deq' he Capp. <sup>am</sup> Antonio Luis da Piedade neste anno de 1791																		
Gêneros	Cx. <sup>a</sup> de assuca	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Cx. <sup>a</sup> de goma	Fx. <sup>o</sup> de d. <sup>o</sup>	Caixotes	Barricas	Sacas	Pipas	Barris	Quant <sup>as</sup>	Duzias	Arrobas	Libras	Preços	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#	
Asucar fino	224	39										10.575		1.650	17.448.\$750	17.448.\$750	\$0	
d. <sup>o</sup> Redondo	63											2.960	16	1.600	4.646.\$800	4.640.\$800	-6.\$000	
d. <sup>o</sup> Baixi (Batido)	9											447		1.400	648.\$150	625.\$800	-22.\$350	
D. <sup>o</sup> Mascavo	8											343	16	1.000	343.\$500	343.\$500	\$0	
Goma			175	1		14	1					6.392		680	4.346.\$560	4.346.\$560	\$0	
arros							416					3.323	18	640	2.126.\$980	2.126.\$720	-\$260	
Aguard. <sup>16</sup>														36.000	1.913.\$000	1.913.\$000	\$0	
Mel														22.000	1.419.\$000	1.419.\$000	\$0	
Couros														1.800	7.644.\$600	7.644.\$600	\$0	
Solla														1.000	531.\$000	531.\$000	\$0	
Guaiá														12.800	156.\$400	156.\$365	-\$35	
C[?]														3.840	19.\$200	19.\$200	\$0	
G[?]														4.800	33.\$600	33.\$600	\$0	
Café					1									4.500	183.\$920	183.\$938	\$18	
Anil					10									35	86.000	566.\$500	566.\$500	\$0
Miudezas														13	400.\$000	400.\$000	\$0	
Soma	304	39	175	1	11	14	435	90	145	4.785	5	24.127	95	Con	42.427.\$960	42.399.\$332	-28.\$628	

Mapa da Carga que Transporta da Villa de Santos para Lisboa o Bergantim Carmo & BomFim deq' he Cap. <sup>am</sup> Francisco Faria Salgado este anno de 1791 ./:													
Gêneros	Cx. <sup>a</sup> de assuca	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Cx. <sup>a</sup> de goma	Pipas	Sacas	Quantidades	Duzias	Arrobas	Preços	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#	
Asucar fino	64							2.822	1.650	4.656.\$300	4.656.\$300	\$0	
d. <sup>o</sup> Redondo	31							1.240	1.600	1.984.\$000	1.984.\$000	\$0	
d. <sup>o</sup> Baxo	6	14						422	1.450	611.\$900	611.\$900	\$0	
d. <sup>o</sup> Mascavo	13							434	1.000	434.\$000	434.\$000	\$0	
Goma			49					1.500	680	1.020.\$000	1.020.\$000	\$0	
Arroz					63			373	640	238.\$720	238.\$720	\$0	
Aguardente				18					36.000	648.\$000	648.\$000	\$0	
Mel				9					22.500	202.\$500	202.\$500	\$0	
Couros Secos						1.016			2.140	2.174.\$240	2.174.\$240	\$0	
Sola						100			1.000	100.\$000	100.\$000	\$0	
Taboado							7		5.600	39.\$200	39.\$200	\$0	
Miudezas										100.\$000	100.\$000	\$0	
Soma	114	14	49	27	63	1.116	7	6.791		12.208.\$860	12.208.\$860	\$0	

Mapa da Carga que Transporta da Villa de Santos a Galera Penha de França e Silveia de que he Capp. <sup>am</sup> Antonio JozedeCarv. <sup>o</sup> este anno de 1791 ./:																
Gêneros	Cx. <sup>a</sup> de assuca	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Cx. <sup>a</sup> de goma	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Caixotes	Barricas	Sacas	Pipas	Quant <sup>as</sup>	Duzias	Arrobas	Preços	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#	
Asucar BF	53	5									2.408	1.650	3.973.\$200	3.973.\$200	\$0	
d. <sup>o</sup> R	7	2									375	1.600	600.\$000	600.\$000	\$0	
d. <sup>o</sup> BB	4										185	1.450	268.\$250	268.\$250	\$0	
d. <sup>o</sup> M	8	4									436	1.000	436.\$000	436.\$000	\$0	
Goma			37	1		1	1				1.443	680	981.\$240	981.\$240	\$0	
Arroz							920				5.600	640	3.584.\$000	3.584.\$000	\$0	
Aguardente								21				36.000	756.\$000	756.\$000	\$0	
Couris									2.340			2.140	5.007.\$600	5.007.\$600	\$0	
Sola									661			1.000	661.\$000	661.\$000	\$0	
Taboado										5		5.000	25.\$000	25.\$000	\$0	
Café					1							3.840	11.\$520	11.\$520	\$0	
Anil							1					2.5	16.000	40.\$000	40.\$000	\$0
Miudezas														400.\$000	400.\$000	\$0
Soma	72	11	37	1	1	1	922	21	3.001	5	10.453		16.743.\$810	16.743.\$810	\$0	

<sup>448</sup> Todos os mapas deste anexo encontram-se nos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino utilizados nessa dissertação.

Mapa da Carga que Transporta da V. <sup>a</sup> de Santos p. <sup>a</sup> Lx. <sup>a</sup> a Curveta Senhor dos Passos & S. <sup>to</sup> Antonio de que he Capp. <sup>am</sup> Sebastiao Joze de Vasconcelos, este prezente anno de 1792 :/:														
Gêneros	Cx. <sup>a</sup> de assuca	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Cx. <sup>a</sup> de goma	Fx. <sup>o</sup> do d. <sup>o</sup>	Caxotes	Barricas	Barris	Sacas	Quantid.es	Arrobas	Preços	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#
Asucar BF	122	22								5.472	2.000	10.944.\$000	10.944.\$000	\$0
d. <sup>o</sup> BR	20	8								966,5	1.800	1.739.\$700	1.739.\$700	\$0
d. <sup>o</sup> BB	1									49	1.600	78.\$400	78.\$400	\$0
d. <sup>o</sup> M	3	1								139	1.400	194.\$600	194.\$600	\$0
Goma			2	1		1				85	480	40.\$800	40.\$800	\$0
Arroz								669		3.780,5	640	2.419.\$520	2.419.\$520	\$0
Coiros									786	561	870	808.\$640	808.\$640	\$0
Sola									335		700	234.\$500	234.\$500	\$0
Taboas									132		400	52.\$800	52.\$800	\$0
Aguardente											?	6.\$400	6.\$400	\$0
Café					3			1		12	3.200	38.\$400	38.\$400	\$0
Miudezas												200.\$000	200.\$000	\$0
Soma	146	31	2	1	3	1	1	670	1.253	11.065		16.757.\$760	16.757.\$760	\$0

Mapa da Carga que Transporta da V. <sup>a</sup> de Santos p. <sup>a</sup> Lisboa a Curveta Nossa Snr. <sup>a</sup> do Carmo & São Joze Capp. <sup>am</sup> Elias Fran. <sup>co</sup> X. <sup>er</sup> , este prezente anno de 1793 :/:												
Gêneros	Caixas	Feixos	Sacas	Barris	Quantid. <sup>es</sup>	Arrobas	Livras	Preços	Emportancia	VALOR REAL	#	
Asucar BF	76	5				3.389		2.200	7.455.\$800	7.455.\$800	\$0	
d. <sup>o</sup> BR	15	1				667		2.000	1.334.\$000	1.334.\$000	\$0	
d. <sup>o</sup> BB	12	1				535		1.800	963.\$000	963.\$000	\$0	
d. <sup>o</sup> M	9					396		1.400	554.\$400	554.\$400	\$0	
Algodão em Lans			39			120	12	6.400	769.\$200	769.\$200	\$0	
Arroz			483			2.880		640	1.843.\$200	1.843.\$200	\$0	
Couros					2.189	1.289		70	2.887.\$360	2.887.\$360	\$0	
Café			1			3		3.840	11.\$520	11.\$520	\$0	
Mel				4				5.000	20.\$000	20.\$000	\$0	
Banha				7				1.280	45.\$120	45.\$120	\$0	
Miudezas						35	8		200.\$000	200.\$000	\$0	
Soma	112	7	523	11	2.189	9.314	20		16.083.\$600	16.083.\$600	\$0	

Rellaão dos Efeitos que Tras o Navio Santos Martires que he Capp.am Antonio Luis da Piedade Vindo da Villa de Santos para a de Lisboa neste prezente anno de 1793 a Saber												
Gêneros	Caixas	Feixos	Sacas	Pippas	Barris	Quantidades	Caixotes	Preços	Emportancia	VALOR REAL	#	
Asucar	306	17								\$0	\$0	\$0
Goma	24									\$0	\$0	\$0
Arros			1.200							\$0	\$0	\$0
Aguardente	9				18					\$0	\$0	\$0
Mel					42	118				\$0	\$0	\$0
Couros Secos						3.300				\$0	\$0	\$0
Meifos (?) de Solla						160				\$0	\$0	\$0
Coiseiuras						12				\$0	\$0	\$0
TIhas de Asualho						290				\$0	\$0	\$0
Toras						480				\$0	\$0	\$0
Café							6			\$0	\$0	\$0
Anil							1			\$0	\$0	\$0
Algodão			240							\$0	\$0	\$0
Soma	339	17	1.440	60	118	4.242	7			\$0	\$0	\$0

Mapa da Carga que Transporta o Navio Santo Antonio Voador de que he Capp.<sup>am</sup> Thomas Antonio Pereira, da Praça de Santos p.<sup>a</sup> Lisboa no anno de 1794

Gêneros	Caixas	Fexos	Barricas	Caixotes	Pipas	Saccas	Duzias	Quantid. <sup>es</sup>	Arrobas	Preços	Total	VALOR REAL	#
Assucar F	193	20							7.746	2.400	18.590.\$400	18.590.\$400	\$0
Idem R	107	1	2						4.592	2.400	11.020.\$800	11.020.\$800	\$0
Idem B	21								918	2.200	2.019.\$600	2.019.\$600	\$0
Idem M	29								1.225	1.600	1.960.\$000	1.960.\$000	\$0
Arros						800			4.800	800	3.840.\$000	3.840.\$000	\$0
Aguard. <sup>e</sup>					103					36.000	3.708.\$000	3.708.\$000	\$0
Algodão						200			600	4.500	2.700.\$000	2.700.\$000	\$0
Couros								3.260	2.648	1.920	5.084.\$160	5.084.\$160	\$0
Caffe						15			67	3.200	214.\$400	214.\$400	\$0
Anil				11					56	19.200	1.075.\$200	1.075.\$200	\$0
Taboas							13			3.200	41.\$600	41.\$600	\$0
Soma	350	21	2	11	103	1.015	13	3.260	22.500		50.254.\$160	50.254.\$160	\$0

Mapa da Carga que Transporta o Navio Invencivel de que he Capp.<sup>am</sup> Antonio Jozé Rodrigues, da Villa de Santos, para a Cidade de Lisboa neste prezente anno de 1794.

Gêneros	Caixas	Feixos	Sacas	Pipas	Quantid. <sup>es</sup>	Arrobas	Pressos	Somma Total	VALOR REAL	#
Assucar BF	272	5				10.744	2.600	27.934.\$400	27.934.\$400	\$0
" " BR	162	6				6.449	2.400	15.477.\$600	15.477.\$600	\$0
" " BB	144					5.732	2.000	11.464.\$000	11.464.\$000	\$0
" " M	72	9				2.866	1.600	4.585.\$600	4.585.\$600	\$0
Algodão			40			147	6.000	882.\$000	882.\$000	\$0
Caffe			3			15	3.200	48.\$000	48.\$000	\$0
Arroz			1.050			6.300	800	5.040.\$000	5.040.\$000	\$0
Couros					346		1.200	415.\$200	415.\$200	\$0
Anil	3					6	23.040	138.\$240	138.\$240	\$0
Pipas				17			36.000	612.\$000	612.\$000	\$0
Miudezas								800.\$000	800.\$000	\$0
Soma	653	20	1.093	17	346	32.259		67.397.\$040	67.397.\$040	\$0

Mapa da Carga que Transporta da Villa de Santos para a Cidade de Lisboa o Navio Santos Martires Triunfo do Mar Capp.<sup>am</sup> Antonio Luis da Piedade, neste prezente anno de 1794.

Gêneros	Caixas	Feixos	Sacas	Pipas	Quantid. <sup>es</sup>	Arrobas	Pressos	Somma Total	VALOR REAL	#
Assucar BF							?	?	?	#####
dito BR							2.000	?	?	#####
d. <sup>o</sup> BB							1.800	?	?	#####
Dito M							1.600	?	?	#####
Goma							720	?	?	#####
Arroz							800	?	?	#####
Aguardente							40.000	560.\$000	560.\$000	\$0
Mel							500	\$0	\$0	\$0
Couros							2.240			
Sola							800			
Algodão							6.000			
Anil							800			
Café							4.000			
Farinha							?	?	?	#####
Taboas							6.000	\$0	\$0	\$0
Curvas							800			
Miudezas							?	?	?	#####
Soma	0	0	0	0	0	0	?	?	?	#####

Mapa da Carga que transporta da Vila de Santos para Lisboa o Navio o S. <sup>or</sup> da Canna Verde Capp. <sup>am</sup> Felix Carrn. <sup>o</sup> dos Santos este prez. <sup>e</sup> anno de 1795											
Nome dos Generos	Caixas	Feixos	Sacas	Pipas	Barris	Quantidades	Arrobas	Preços	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#
Assucar branco fino	310	2					12.400	2.100	26.040.\$000	26.040.\$000	\$0
d. <sup>o</sup> Redondo	130	1					5.200	1.900	9.980.\$000	9.980.\$000	-100.\$000
d. <sup>o</sup> Batido	33						1.322	1.700	2.247.\$400	2.247.\$400	\$0
d. <sup>o</sup> Mascavo	57	2					2.280	1.400	3.192.\$000	3.192.\$000	\$0
Arros			500				3.010	800	2.408.\$000	2.408.\$000	\$0
Aguardente				7				40.000	280.\$000	280.\$000	\$0
Couros						1.000	625	2.240	1.400.\$000	1.400.\$000	\$0
D. <sup>os</sup> do R. <sup>o</sup> de Lans						6.077	3.800	2.240	8.512.\$000	8.512.\$000	\$0
Atanados do R. <sup>o</sup>						800		1.200	960.\$000	960.\$000	\$0
Café			20					100	320.\$000	320.\$000	\$0
Goma da [?] R. <sup>o</sup>	1	2						396	297.\$000	297.\$000	\$0
Miudezas									200.\$000	200.\$000	\$0
Soma	531	7	700	7	42	7.877	24.132		55.836.\$400	55.736.\$400	-100.\$000

correto = 29.133

Mapa da Carga que transporta da Villa de Santos p. <sup>a</sup> a Cid. <sup>o</sup> de Lx. <sup>a</sup> o Berg. <sup>m</sup> S. <sup>o</sup> Jozé do Carmo Leão de que hé Capp. <sup>m</sup> Francisco Thomas da Silveira, este anno de 1796 /:										
Generos	Cx. <sup>as</sup> de Asucar	d. <sup>as</sup> de Goma	Sacas	Quantid. <sup>es</sup>	Arrobas	Libras	Presios	Emport. <sup>a</sup>	VALOR REAL	#
Asúcar F	82				3.155	16	2.000	6.311.\$000	6.311.\$000	\$0
Ditto R	36				1.432		1.800	2.577.\$600	2.577.\$600	\$0
Ditto BB	1				41		1.600	65.\$600	65.\$600	\$0
Ditto M	11				437	16	1.200	525.\$000	525.\$000	\$0
Goma		6			192		700	134.\$400	134.\$400	\$0
Arros			717		502	16	640	321.\$600	321.\$600	\$0
Couros				1.530	946	8	2.240	2.119.\$600	2.119.\$600	\$0
Solla				40			700	28.\$000	28.\$000	\$0
Taboado				108			7.000	63.\$000	756.\$000	693.\$000
Café			27		132	16	3.200	324.\$000	424.\$000	100.\$000
Miudezas								300.\$000	300.\$000	\$0
Soma	130	6	744	1.678	6.837	72		12.769.\$800	13.562.\$800	793.\$000

## Fontes Documentais

“Academia que o Senado da Camara de S. Paulo dedicou a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo e Minas”. (17/12/1791). Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina. Códice 643, fls. 275-335.*

“AE, TC, Livro 106, folha 104 vs. e 105. Representação de Diogo de Toledo Lara, sem data, mas provavelmente de 1797 ou 1798”. In: Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968. p. 227-228.

“AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martinho [sic] de Melo Castro e Mendonça, ordenando que adote as mesmas medidas tomadas pelo ex-governador e capitão e general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena” (27/10/1796). *Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 661.*

“AVISO do marquês mordomo-mor para o barão de Mossâmedes, (José d'Almeida Vasconcelos Soveral e Carvalho), participando que (D. Maria I) mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira o Contrato dos Dizimos de São Paulo pelo preço de setenta e quatro contos e setecentos mil reis, livres para a Real Fazenda, por tempo de tres anos”. (19/05/1792). *Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 40, D. 3332.*

“Bernardo José Maria Silveira Lorena” In: *Optima Pars II – As elites na Sociedade Portuguesa Do Antigo Regime (POCTI/HAR/35127/99)*

“CAPÍTULO (cópia de um) (tirado de uma dissertação a respeito da capitania de São Paulo, por Marcelino Pereira Cleto (Cortês da Silva e Vasconcelos), onde se fala dos prejuízos que suportava a vila de Santos, por causa do imposto que a junta do governo, do tempo do (governador e capitão general), Martim Lopes Lobo de Saldanha, instituíra pela paragem do "Canén" onerosíssima aos moradores de Serra Acima e nociva ao próprio Erário Real, por ser contrário ao direito das gentes e às leis do Reino do Portugal, onde nunca se pusera em contrato a navegação por água salgada nem a dos rios que subiam ou desciam sem serem atravessados, como era o caso das embarcações que navegavam pelo "lagamar" de Santos para os portos de Serra Acima, a que se dava o nome de cubatões”. (1788). *Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 39, D. 3219.*

“CAPÍTULOS (cópia dos) tirados de uma dissertação sobre a capitania de São Paulo, feita por Marcelino Pereira Cleto (Cortês e Silva). Nela se diz que o Contrato do Sal possuía um único armazém na vila de Santos e todo o sal que vendia pagava, em cada alqueire além do estabelecido, mais um cruzado que o povo da mesma vila oferecera para a sustentação de um Regimento”. (1788). *Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 39, D. 3221.*

“Carta ao Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Martinho de Mello e Castro”. (08/01/1789). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de*

Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.23-24.

“*Carta da Camara da Cid.<sup>e</sup> de S. P.<sup>lo</sup>”*. (22/09/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 343-344.

“*Carta de Fr. Gaspar da Madre de Deus para Bernardo José de Lorena, sobre a administração da capitania de S. Paulo, estado do porto de Santos, noticias históricas*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina. Códice 643, fls. 340-348*.

“*Carta do governador e capitão general de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, à rainha [D. Maria I], informando que enviou o rendimento e despesa da coleta do subsídio literário desta capitania do ano de 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1786 até 1790.*” (05/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 13, D. 675.

“*Carta do Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sn.<sup>r</sup> Vice Rey*”. (30/06/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.229.

“*Carta p.<sup>a</sup> o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Snr.<sup>r</sup> Visconde de Barbacena*”. (14/12/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.218.

“*Carta p.<sup>a</sup> o Sn.<sup>r</sup> G.<sup>al</sup> de Minas*”. (20/06/1789). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.222-223.

“*Conclusão do Quartel e Mapeamento do Porto de Santos*”. (15/04/1791). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 59.

“*Da Camara da Villa de Ytú*”. (23/04/1791). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 347.

“Decreto de (D. Maria I) pelo qual nomeia para secretário do governo da capitania de São Paulo, Luís Antônio Neves de Carvalho por período de três anos”. (25/04/1796). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023, Cx. 42, D. 3430. (Índice Mendes Gouveia).

“Do Conde de Rezende” (14/09/1790). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 247-248.

“Do mesmo Snr.’ Martinho de Mello e Castro sobre corpos de auxiliares e ordenanças”. (09/02/1788). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 440-442.

“Do mesmo Snr.’ Martinho de Mello e Castro, remetendo copia de uma carta ao Vice-Rey” (14/02/1788). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 443-444.

“Documen.<sup>to</sup> N.º 2.º deq’ tambem faz menção a carta”. (28/06/1797). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 204-210

“Habilitações de Marcelino Pereira Cleto”. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. (06/1778). PT-TT-MCO-A-C-002-013-0026-00003\_m0010

“Indicação para a promoção das Tropas da capitania de São Paulo”. (29/01/1790). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 42.

“Livro da Junta de Arrecadação da Real Fazenda”. Arquivo Nacional. *Documentos Historicos*: Provedoria da Fazenda de Santos. Rio de Janeiro: Augusto Porto & Cia., 1928. v. II. p. 377, 380, 395, 410, 425, 428, 449-463, 479, 504.

“Mappa da Carga que transporta do Porto da V.<sup>a</sup> e Praça de S.tos p.<sup>a</sup> ode Lx.<sup>a</sup> em direitura o Navio S.tos Martires, Triunfo do Mar”. (03/09/1789). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 35.

“*Memoria apresentada ao Governador de S. Paulo Antonio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802*”. *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de São Paulo: Diversos*. São Paulo: Typ. Cardozo Filho & Comp., 1915. v. 44. p. 129-157.

“*Off.º do mesmo Snr.’ Sobre contrabando*” (03/02/1788). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 420-440.

“*Off.º do mesmo Snr.’ sobre o provimento de postos das Tropas*” (02/02/1788). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 420.

“*Officio do mesmo Snr sobre demarcaçãoens dos limites*” (02/02/1788). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 375-393.

“*Ofício a Martinho de Melo e Castro sobre a situação das tropas na capitania de São Paulo*”. (31/07/1789). *Arquivo do Estado de S. Paulo. Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797)*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 32.

“*OFÍCIO de (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos) Martinho de Melo e Castro, enviando-lhe os mapas dos dois Regimentos da capitania: o do coronel destacado na ilha de Santa Catarina, Manuel Mexia Leite, e o de voluntários, destacado na vila de (Santo Antônio dos Anjos de) Laguna, com as relações do comportamento dos seus componentes*”. (10/12/1778). *Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 33, D. 2881*.

“*Ofício de Martinho de Mello e Castro ao Vice-Rei Luís Vasconcelos e Sousa*”. (5-1-1785). *RIHGB, Rio de Janeiro, t. X, p. 213-224, 1848*.

“*OFÍCIO 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), D. Rodrigo de Sousa Coutinho, expondo que, com a chegada do seu sucessor, recebeu seis cartas do dito ministro que tratavam das várias ordens relativas ao cumprimento de ordens, entre elas que a soberana ordena que informe sobre se estabelecer o correio das cartas desta capitania, com o Reino e outros domínios ultramarinos. Também fora ordenado ao governador que convoque, de novo, as Câmaras da capitania e diga aos vassallos, em seu nome, que procurará manter a liberdade do*



*comércio do sal, apenas sujeito a pequenos direitos; e que nomeie seis cavaleiros, dois de cada uma das Ordens Militares. Igualmente ordena que faça saber aos povos, quanto lhe foi agradável ver como eles contribuíram para a construção do Palácio Real; que informe a qualidade dos licores consumidos, e a moeda que circula na capitania. Alude que se deve evitar queixas dos espanhóis, ou ser surpreendidos por eles”. (28/06/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 43, D. 3502*

*“OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga esta cidade a de Cubatão, na vila de Santos”. (17/02/1792). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 11, D.566.*

*“Ofício que acompanha as reflexões sobre a agricultura na capitania de S. Paulo”. Arquivo do Estado de São Paulo. *Publicação oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de São Paulo*. Diversos. São Paulo: Cardozo Filho & Comp., 1915. 44 v. p. 195-215.*

*“Ofício sobre a conclusão do Caminho de São Paulo ao Cubatão”. (15/02/1792). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.70-71*

*“OFÍCIOS (5) do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro, mandados em Junho de 1780 tratando de vários temas relativos à Junta da Arrecadação, da Fazenda Real, no concernente a pagamentos de côngruas de vigários e a vencimentos de professores”. (09/06/1780). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2942.*

*“Oração problemática, de José Vaz de Carvalho”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 286-294*

*“P.<sup>a</sup> o Ill.mo e Ex.mo S.r Luiz Pinto de Souza Secretario de Estado”. (02/07/1795). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 125-126.*

*“P.<sup>a</sup> o Secretario d’ Estado”. (28/06/1797). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. 45 v. p. 201-204.*

*“P.<sup>a</sup> o mesmo Secr.<sup>o</sup> d’Estado”. (20/04/1795). Arquivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da*

capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 132.

“*Para a Mesa da Conciencia*”. (01/12/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.81.

“*Para Luiz de Vasconcelos e Souza*”. (24/07/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.226-228.

“*Para Martinho de Mello e Castro*”. (08/07/1788). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.8-10.

“*Para o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> S.<sup>r</sup> Conde de Rezende Vice Rey do Est.<sup>o</sup>*”. (02/10/1790). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.248-251.

“*PARECER (minuta) do Conselho Ultramarino sobre as propostas da Câmara de São Paulo e do governador e capitão general da capitania de São Paulo e Minas, Antônio Albuquerque Coelho de Carvalho, para que, entre outras medidas: seja proibido o Caminho Novo do Rio de Janeiro para as minas; que seja dado o título de cidade à vila de São Paulo; sejam levadas em conta, na cobrança das avenças diárias, as faltas, mortes e fugas de escravos e também que seja taxado o gado e as cargas vindas da Bahia etc. Pareceu ao Conselho poder o governador arbitrar sobre aquelas questões*”. (12/02/1711). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023, Cx. 1, D. 21.

“*Primeiro Alvará, ordenando a destruição das fabricas do Brazil*”. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 420-422.

“*Problema (discurso) por José Arouche de Toledo*”. Biblioteca Nacional de Portugal. *Coleção Pombalina*. Códice 643, fls. 301-309.

“*Problema. A um governador resulta mais gloria em ser alumno de Marte ou de Minerva?*”. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Diversos. São Paulo: Typ. Cardozo Filho & Comp., 1915. v. 44. p. 309-318

“*Relação de varios generos precizos p.<sup>a</sup> as Tropas da Guarnição de São Paulo*”. (02/02/1795). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 115.

“*RELAÇÃO feita pelo (secretário do Governo da capitania de São Paulo), José Inácio Ribeiro Ferreira dos ofícios pertencentes ao Estado da Fazenda, expedidas, em diversas datas, para a Secretaria do Estado da Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos pelo (governador e capitão) -general da (capitania) de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, em 15 de Setembro de 1777, com o resumo, dos mesmos*”. (15/09/1777). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 32, D. 2798.

“*REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta (da Administração e Arrecadação da Fazenda Real da capitania de São Paulo) a (D. Maria I), expondo que a Provisão Régia de 19 de Fevereiro de 1795 fez saber a esta Junta que a Rainha mandou arrematar a Jacinto Fernandes Bandeira e José Pinheiro Salgado, o contrato dos dízimos desta capitania, pelo triênio que teve principio no primeiro de Julho do mencionado ano, pela quantia de setenta e seis contos de Réis livres para a Fazenda Real e nas mesmas condições em que foi arrematado o triênio antecedente*”. (04/05/1797). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 43, D. 3480.

“*REPRESENTAÇÃO (cópia da) da Junta da Fazenda Real de São Paulo, de que é presidente o governador e capitão-general da capitania de São Paulo (Francisco da Cunha Menezes). A Junta da Fazenda Real do Rio de Janeiro, de que é presidente o vice-rei o capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa, dizendo que naquela Junta se recebeu uma carta datada de 20 de Setembro de 1781 com uma conta corrente referente às consignações, de oito mil cruzados anuais, applicadas nos rendimentos da Provedoria da Alfândega do Rio de Janeiro, para as fortificações da praça de Santos*”.(12/07/1788). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 37, D.3077.

“*REQUERIMENTO do coronel de Infantaria do Regimento de Santos, capitania de São Paulo, Manuel Mexia Leite, a (D. Maria I), dizendo que tencionando regressar ao seu Regimento, acompanhado pelos seus criados pretos, Ventura e Antônio, pedia para estes o respectivo passaporte*”. (19/02/1781). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2962.

“*REQUERIMENTO do coronel do Regimento (de Infantaria) de São Paulo, Manuel Mexia Leite, a (D. Maria I), no qual pede a confirmação da patente do sobredito posto, passada em 3<sup>a</sup> via*”. (06/07/1780). Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_CU\_023-01, Cx. 35, D. 2944.

“*Resposta á Ordem de 9 de Mayo de 1791*”. (03/06/1792). Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Official de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p.75-79.

“Segundo Alvará de 3 de Dezembro de 1750 sobre o ouro em pó e em barra”. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 437-438.

“Terceiro Alvará de 5 de Janr.º de 1785”. Archivo do Estado de S. Paulo. *Publicação Oficial de Documentos Interessantes para a Historia e Costumes de S. Paulo*: Correspondencia recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo, durante seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924. (v. 45). p. 438-440.

“*Theses pro repetitionis actu ex Historia Ecclesiastica, jure tum naturali, canonico, publico, ac privato, cum regio selectas. (Auctor) Bernardus Josephus a Lorena*”. (14/05/1778). Biblioteca Nacional de Lisboa, Manuscritos, Coleção Pombalina, códice 653.

### **Fontes Bibliográficas**

ABREU, Manoel Cardoso de. Divertimento admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuiabá e Mato Grosso. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística)

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

“*Ofício que acompanha as reflexões sobre a agricultura na capitania de S. Paulo*”. In: José Arouche de Toledo Rendon. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística). p. 15-16.

RENDON, José Arouche de Toledo. Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística).

TAUNAY, Afonso de E. Um inédito de Frei Gaspar da Madre de Deus. *RIHGSP*, São Paulo, v. 36, s.d.

### **Referências Bibliográficas**

AKSAN, Virginia. The One-Eyed Fighting the Blind: Mobilization, Supply, and Command in the Russo-Turkish War of 1768-1774. *The International History Review*, v. 15, n. 2, p. 221-238, 1993.

AMARAL, Antônio Barreto do. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006. v. XIX. (Coleção Paulística).

ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros. *Contratos régios e contratadores da capitania de São Paulo, 1765-1808*. 2009. 24 f. Relatório Científico (Pós-Doutorado) – FEA, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

ARRUDA, José Jobson de A. Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, p. 66-78, jun./ago. 2000

\_\_\_\_\_. (Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 1 (1644-1830)*. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2000. 1 v.

\_\_\_\_\_. (Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 2 (1618-1823) – Mendes Gouveia*. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2002. 2 v.

\_\_\_\_\_. (Coord.). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo: Catálogo 3 (1618-1823) – Índice Mendes Gouveia*. Bauru/ São Paulo: EDUSC/ Imprensa Oficial, 2004. 3 v.

\_\_\_\_\_. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Ática, 1980. 64 v. (Ensaio)

\_\_\_\_\_. O sentido da Colônia: revisitando a crise do Antigo Sistema Colonial no Brasil (1780-1830). In: José Tengarrinha (org.). *História de Portugal*. 2 ed. Bauru/São Paulo: EDUSC/ Editora Unesp, 2001. p. 245-263.

\_\_\_\_\_. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.

Banco Central do Brasil. *Dinheiro no Brasil*. 2 ed. Brasília: BCB, 2004. p. 24.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. Administração fazendária no Brasil colonial: ajunta da Fazenda da Capitania de São Paulo (1762-1808). *Anais da III Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*. São Paulo, 1984, pp. 121-124.

\_\_\_\_\_. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo de Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2 ed. São Paulo: Alameda, 2007.

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

BORREGO, Maria A. de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo: arraial de sertanistas (1554-1828)*. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 1991. v.1.

\_\_\_\_\_. Introdução. In: Marcelino Pereira Cleto, Et. Al. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. 1 v. (Coleção Paulística)

CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec/ ABPHE/ Unesp, 2005.

CAMPOS, Roberto. Apresentação. In: QUESNAY. François. *Quadro econômico dos fisiocratas*. São Paulo: Nova Cultural/ Círculo do Livro, 1996. (Os economistas).

CARDOSO, José Luís. (dir.). *Memórias econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa: 1789-1815*. Lisboa: Banco de Portugal, 1990. Tomo I. (Coleção de obras clássicas do pensamento econômico português).

CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec, 2006.

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*. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas. 2007.

COSTA, Renata Ferreira da. *Um caso de apropriação de fontes textuais: Memória Histórica da Capitania de São Paulo, de Manuel Cardoso de Abreu, 1796*. 2012. 507 f. Tese (Doutorado em Letras) – Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, FFLCH, Universidade de São Paulo, 2012.

CUNHA, Manuela Carneiro da. (org.) *História dos índios no Brasil*. 2 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1998

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. Aspectos da ilustração no Brasil. In:\_\_\_\_\_. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 39-126

Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico. Lisboa: João Romano Torres, 1904-1915. v. VI.

DORO, Norma M.; LETAIF, Sonia; MARQUES, Vilma S. O incremento econômico no governo de Bernardo José de Lorena (1788-1797). *Boletim de História: Centro de Estudos Históricos/ Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (Sedes Sapientae)*, São Paulo, t. II, p. 414-442, 1965/1966.

EATWELL, John; ROBINSON, Joan. *Introdução à economia*. Rio de Janeiro/ São Paulo: Livros Técnicos e Científicos (LTC), 1979.

ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801): contribuição ao estudo do monopólio comercial português no Brasil, durante o período colonial*. São Paulo: USP, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1955.

FALCON, Francisco J. Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. 2 ed. São Paulo: Ática, 1993.

FERLINI, Vera Lúcia Amaral. A questão agrária no pensamento reformista luso-brasileiro do século XVIII: estrutura fundiária, legislação territorial e proposta de mudanças. In: BICALHO, Maria F.; FERLINI, Vera Lúcia A. (Org.). *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2007. p. 297-325.

\_\_\_\_\_. *Açúcar e Colonização*. São Paulo: Alameda, 2010

\_\_\_\_\_. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 237-250, jul./dez. 2009

FERREIRA, Mário Clemente. *O Tratado de Madrid e o Brasil Meridional (1749-1761)*. Lisboa: CNCDP, 2001

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 34 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António Manuel Barreto. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro, 1769-1836*. Lisboa: Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001.

HECKSCHER, Eli F. *La Epoca Mercantilista: historia de la organizacion y las ideas económicas desde el final de edad media hasta la sociedade liberal*. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

HESPANHA, António Manuel. *História das instituições: épocas medieval e moderna*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

LEITE, Serafim. *Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil*. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954. v. 2.

LIFCHITZ, Míriam. O sal na capitania de São Paulo no século XVIII. *Revista de História*. São Paulo: USP, n. 4, p. 517-526, 1950.

LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. A estrada e o desenvolvimento econômico: a estrada São Paulo-Santos. In: Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História, 9, 1977, Florianópolis, O homem e a técnica. *Anais...* São Paulo, 1979, ANPUH. 2 v. p. 551-567

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: EDUSP, 2006.

MARANHO, Milena Fernandes. *A opulência relativizada: níveis de vida em São Paulo do século XVII (1648-1682)*. Bauru: Edusc, 2010.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo: povoamento e população 1750-1850*. São Paulo: Pioneira, 1974

\_\_\_\_\_. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/ EDUSP, 2000. (Estudos brasileiros).

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 f. Dissertação (Mestre em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009

MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial: 1790-1970*. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. (Biblioteca de ciências sociais).

MEDICCI, Ana Paula. *Administrando conflitos: o exercício de poder e os interesses mercantis na Capitania/ província de São Paulo (1765-1822)*. 2010. 286 f. Tese (Doutorado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2010.

\_\_\_\_\_. Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822). 2005. 186 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2005.

\_\_\_\_\_. Expansão mercantil em São Paulo: “decadência” e “vadiagem” nos discursos de memorialistas, viajantes e autoridades públicas, 1782-1822. *Almanack Braziliense*, n. 1, p. 94-102, 2005.

MENDES, Denise. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. 1994. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. O pensamento da metrópole portuguesa em relação ao Brasil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 257, p. 43-61, out./ dez. 1962.

MENZ, Maximiliano M. *Entre Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Sistema Colonial Português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009

MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 315 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007.



MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. A “tragédia dos Távoras”: parentesco, redes de poder e facções políticas na monarquia portuguesa em meados do século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no Império Português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 317-342.

NOVAIS, Fernando A. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História: USP*, São Paulo, n. 142-143, p. 213-237, 2000

\_\_\_\_\_. *Estrutura e dinâmica do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1986

\_\_\_\_\_. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 8 ed. São Paulo: Hucitec, 1995.

NUNES, Antonietta D’Aguiar. O Marquês de Pombal e suas reformas no ensino. *Rev. Inst. Geogr. Hist. Bahia*, Salvador, v. 101, p. 73-96, 2006.

OLIVEIRA, Elza Regis de. *A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)*. Paraíba: Banco do Nordeste, 1985.

PRADO JR., Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1969

\_\_\_\_\_. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 23 ed. São Paulo: Brasiliense, 2009

\_\_\_\_\_. *História econômica do Brasil*. 12 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968

PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n. 42, p. 397-414, 2001.

PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial – 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013.

REIS, Arthur César Ferreira. O tratado de limites. In: Sérgio Buarque de Holanda. (dir.). *História geral da civilização brasileira: a época colonial – Tomo I – Do descobrimento à expansão territorial*. 1 v. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003. p. 396-412

QUARLERI, Lía. *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2009.

RAYNAL, Guillaume-Thomas. *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce de européens dans les deux Indes*. Genebra: Jean - Leonard Pellet, 1780, 9 volumes.

REIS, Paulo Pereira dos. O Tenente-General José Arouche de Toledo Rendon: suas ideias e seus principais escrito (Introdução). In: José Arouche de Toledo Rendon. *Obras*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. 3 v. (Coleção Paulística).

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c. 1530- c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2008.

ROCHA, Maria Luzia Franco da. Biografia de D. Bernardo José Maria de Lorena. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura de São Paulo, 1940, nº 64

SILVA, Isis Messias da. Pelouros e barretes: juízes e vereadores da Câmara Municipal de Curitiba, século XVIII. In: Encontro Regional de História: o historiador e seu tempo ANPUH/SP, XVIII, 2006, Assis. *Anais...* Assis: UNESP, 2006

SILVA, Vera Alice Cardoso. O sustento financeiro da administração colonial. *Varia História*. Belo Horizonte: UFMG, n. 21, p. 209-221, 1999

SILVEIRA, Marco Antonio. Nativismo por adoção: letras e percurso do doutor Marcelino Pereira Cleto (1778-1794). *RIHGB*, Rio de Janeiro, n. 452 (a. 172), p. 115-176, jul./set. 2011.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação histórica do Brasil*. 5 ed. São Paulo: Brasiliense, 1968. p. 117 e *passim*.

\_\_\_\_\_. *História Militar do Brasil*. 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 42.

SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira. *Esboço de um dicionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas e extravagantes*. Lisboa: Typographia Rollandina, 1827. Tomo Terceiro.

TAUNAY, Afonso de E. *História da Cidade de São Paulo*. Brasília: Senado Federal/ Conselho Editorial, 2004. 3 v. (Edições do Senado Federal).

TOLEDO, Benedito Lima de. *O Real Corpo de Engenheiros na capitania de São Paulo: destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira*. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981.

VALADARES, Virgínia M. Trindade. *A sombra do poder: Martinho de Melo e Castro e a administração da Capitania de Minas Gerais (1770-1795)*. São Paulo: Hucitec, 2006. (Estudos Históricos).

VENANCIO, Renato Pinto. Caminho Novo: a longa duração. *Varia História*, Belo Horizonte, n. 21, p. 181-189, jul. 1999.

VENTURA, Roberto. Leituras de Raynal e a ilustração na América Latina. *Estudos Avançados*, 1988, vol. 2, n. 3, p. 40-51

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.