

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

JOSÉ ROGÉRIO BEIER

CAMINHOS PARA O ATLÂNTICO SUL: a reconfiguração do sistema de comunicações e de transportes em São Paulo durante a consolidação da economia açucareira (1788-1840)

(Versão Corrigida)

SÃO PAULO

2022

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

CAMINHOS PARA O ATLÂNTICO SUL: a reconfiguração do sistema de comunicações e de transportes em São Paulo durante a consolidação da economia açucareira (1788-1840)

(Versão Corrigida)

JOSÉ ROGÉRIO BEIER

Tese 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 obtenção do título de Doutor em Ciências.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Iris Kantor

SÃO PAULO

2022

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

Capa:

Oscar Pereira da Silva.

Calçada do Lorena [detalhe], 1920.

Óleo sobre tela: 123 x 65,5 cm.

Museu Paulista-USP, São Paulo. Foto: José Rosael/Hélio Nobre.

[Baseado em desenho original de Hercule Florence, 1826].

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

B422c Beier, José Rogério
Caminhos para o Atlântico Sul: a reconfiguração do sistema de comunicações e de transportes em São Paulo durante a consolidação da economia açucareira (1788-1840) / José Rogério Beier; orientadora Iris Kantor - São Paulo, 2022.
354 f.

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

1. Formação territorial de São Paulo. 2. Infraestrutura viária. 3. Logísticas de transporte. 4. Economia açucareira. 5. Mercado externo. I. Kantor, Iris, orient. II. Título.

Nome: BEIER, José Rogério

Título: Caminhos para o Atlântico Sul: a reconfiguração do sistema de comunicações e de transportes e a economia açucareira em São Paulo (1788-1840)

Tese 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 doutor em Ciências.

Aprovado em: 11/03/2022

Banca Examinadora

Professora Dra. Iris Kantor (presidenta)

Instituição: FFLCH – USP

Julgamento: Aprovado

Professora Dra. Vera Lucia Amaral Ferlini

Instituição: FFLCH – USP

Julgamento: Aprovado

Professora Dra. Denise Aparecida Soares de Moura

Instituição: UNESP – Externo

Julgamento: Aprovado

Professora Dra. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno

Instituição: FAU – USP

Julgamento: Aprovado

Para Célia Regina,
meu presente é minha pesquisa
e essa daqui é pra você.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à CAPES pelo subsídio financeiro que viabilizou a realização desta pesquisa (processo 88882.386871/2019-01); aos professores, amigos, funcionários e estagiários da Cátedra Jaime Cortesão (CJC-USP), especialmente à professora Vera Lúcia Amaral Ferlini, diretora desse espaço acadêmico tão rico, que proporcionou um ambiente de pesquisa fundamental para o desenvolvimento desta tese; aos funcionários da biblioteca Florestan Fernandes (FFLCH-USP); e um agradecimento especial aos companheiros de estudo e pesquisa do Laboratório de Estudos em Cartografia Histórica (LECH-USP), coordenado pela professora Iris Kantor, responsável por minha incursão no campo da História da Cartografia.

Agradeço a Wilson Vieira Júnior por toda a colaboração com a cartografia histórica do Centro-Oeste, pela leitura atenta que realizou de alguns capítulos do meu trabalho e pela proveitosa interlocução. Também agradeço a Riccardo Fontana, pela oferta do livro de sua autoria sobre a trajetória do engenheiro-militar Francesco Tosi Colombina; à Rafaela Ferreira Silva, pela disponibilidade em discutir a atuação do morgado de Mateus nas disputas de limites entre Minas Gerais e São Paulo, bem como pelo envio de sua tese de doutorado antes mesmo dela ser disponibilizada nos bancos de tese digitais.

A Jorge Pimentel Cintra, pela parceria desenvolvida ao longo dos últimos anos, cujos resultados já começaram a sair e ainda darão muitos frutos. Agradeço também à Vera Lúcia Amaral Ferlini e Manoel Fernandes de Sousa Neto pela atenta arguição, tanto no exame de qualificação quanto na defesa da tese. Registro ainda meus agradecimentos à Denise Aparecida Soares de Moura por sua disponibilidade e, principalmente, pela generosidade com que contribuiu para alguns dos resultados aqui apresentados, às professoras Raquel Glezer, Maria Aparecida de Menezes Borrego, Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, Fernanda Sposito e Daniela Marzola Fialho por confiarem até o fim em meu trabalho, injetando ânimo quando eu mais titubeava em meio à pandemia e à crise política no Brasil. Também agradeço aos professores Sean Purdy, Artur Henrique Franco Barcelos, Lenora de Castro Barbo e Carmen Alveal.

Neste longo trajeto, expandido ainda mais pela pandemia, não poderia deixar de registrar meus agradecimentos aos incríveis amigos e companheiros de jornada que nunca me deixaram esmorecer. Deixo aqui meu abraço fraternal a Fernando Victor Aguiar Ribeiro, Lucas Montalvão Rabelo e Alberto Luiz Schneider, pelo apoio incondicional através dos longos e tortuosos caminhos acadêmicos. Amizades verdadeiras que encontrei quando e onde já imaginava ser impossível. Agradeço também aos amigos Bruno Rodrigo dos Santos, Leonardo

Cândido Rolim, Patrícia Marinho Aranha, Damião Esdras Araújo Arraes, Marcus Vinicius Correia Biaggi, Marcos Antonio Lopes Veiga, Davi Alejandro Ramirez Palacios, Liana Machado, Wellington Oliveira Teixeira, Tatiana Gentil, Lucas Lespier e Felipe Leite Gil, pelo companheirismo e pelas oportunidades de aprendizagem no convívio proporcionado por nossa amizade desde quando este sonho começou, no já distante ano de 2006. A Caio Adan, Magali Gomes Nogueira, Amália Cristóvão dos Santos, Milena Natividade da Cruz, Victor Bertocchi Ferreira, Marina Serra dos Santos, Adriana Salay Leme, Juliana Escribano y de Sales, Felipe Barbeito e Rogério Ricciluca Matiello Félix, deixo meu muito obrigado pela ajuda em manter minha cabeça erguida até os últimos e difíceis meses de 2021, quando já estava sem bolsa.

Não sei nem como agradecer meus queridos Hervé Théry e Neli Aparecida Théry (*in memoriam*) pela amizade, pelas oportunidades de desenvolvimento que me ofereceram e, sobretudo, por toda confiança depositada em mim. Jamais esquecerei o quanto vocês me ajudaram, das mais diferentes maneiras, para que eu pudesse chegar ao fim desta tese. Por isso, também gostaria de dedicá-la a vocês.

Quero registrar um agradecimento muito especial à Iris Kantor, que desde as primeiras vezes em que nos encontramos, ainda na graduação, me encorajou e estimulou para a pesquisa. Nesses mais de quinze anos em que nos conhecemos foi sempre um exemplo de como ser nesse mundo tão complexo em que vivemos. Sua orientação firme e segura conduziu-me durante a iniciação científica, o mestrado e, agora, o doutorado. Se hoje sou um pesquisador na área de História, devo isso, em grande medida, à professora Iris, a quem agradeço por todo o zelo e dedicação na minha formação. Sou feliz por nossa amizade. Muito obrigado!

Aos meus pais, Tereza e Roberto, por tudo! Esta é uma daquelas oportunidades que não podemos deixar de registrar o quanto amamos nossos pais, e eu amo os meus, muito! Sou grato pelo esforço de ambos em garantir-me uma educação de qualidade mesmo diante das barreiras impostas para que os filhos dos trabalhadores se titulem doutores neste país. Agradeço a enorme paciência que tiveram comigo desde que decidi me dedicar integralmente à pesquisa em História. Não fosse o apoio incondicional de ambos, nada disso teria se concretizado.

Concluo esta seção agradecendo muito à minha companheira, Célia Regina da Silva, por ter me aturado todos esses anos, por toda ajuda para que eu chegasse até aqui e pelos sonhos que dividimos e estamos a construir juntos. Sonho que se sonha junto é realidade. Esta tese é dedicada a você, Baby (e ao Lula e à Dilma, abridores de caminhos em forma de universidades).

[...] ao falar de *geo-história*, pretendemos [...] colocar os problemas humanos de tal modo que uma geografia humana inteligente os veja dispostos no espaço e, se possível, cartografados: sim, sem dúvida, mas colocá-los não somente no presente e para o presente, colocá-los no passado, torná-lo parte do tempo; deslocar a geografia de sua busca das realidades atuais, à qual ela exclusivamente – ou quase – se aplica, persuadi-la a repensar, com seus métodos e seu espírito, as realidades passadas e, nesse caminho, o que se poderia chamar os futuros da história. Da tradicional geografia histórica [...] fazer, se desejável, uma verdadeira geografia humana retrospectiva; obrigar, assim, os geógrafos (o que seria relativamente fácil) a prestar mais atenção no tempo, e os historiadores (o que seria mais constrangedor) a inquietar-se com o espaço e com aquilo que ele suporta, com o que ele engendra, com o quanto ele facilita ou contraria – em uma palavra, fazê-los dar-se conta de sua formidável permanência; tal seria a ambição dessa *geo-história*, cujo nome ousamos pronunciar, não sem certo constrangimento.

Fernand Braudel.

Geo-história e determinismo. In: **O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II**. Vol. 2. Prefácio à edição brasileira Lincoln Secco e Marisa Midori Deaecto; tradução Gilson César Cardoso de Souza. São Paulo: EdUSP, 2016, pp. 673-674. [1ª ed. 1949].

BEIER, José Rogério. **Caminhos para o Atlântico Sul:** a reconfiguração do sistema de comunicações e de transportes em São Paulo durante a consolidação da economia açucareira (1788-1840). 2022. 354 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

RESUMO

Esta tese dedica-se ao estudo dos sistemas de comunicação e de transporte na capitania, depois província de São Paulo, buscando relacionar as distintas formas assumidas por esses sistemas às dinâmicas econômicas que ali se desenrolaram no correr de um processo plurissecular. O foco da análise centra-se no papel desempenhado pelo desenvolvimento da economia açucareira paulista na reconfiguração da infraestrutura viária e de transporte da região a partir da última década do Setecentos. Vale lembrar que, sob o prisma da economia colonial, a última década do século XVIII e a primeira do XIX foram marcadas por uma forte demanda metropolitana por gêneros de exportação, em especial o açúcar, no âmbito do que Jobson de Arruda denominou de “novo padrão de colonização”. Para tratar desse problema, mobilizamos um *corpus* documental bastante diverso, com destaque para as séries cartográficas históricas das antigas capitania e província de São Paulo; a correspondência oficial trocada entre os governadores e demais agentes da administração colonial; e uma série de conjuntos documentais relativos à produção e circulação mercantil dos principais gêneros de exportação paulista. Exemplos destes últimos são as listas nominativas de habitantes das vilas; os registros dos livros de Barreiras; os mapas de entrada e saída de embarcações no porto de Santos, bem como os mapas de importação e exportação da então capitania. Após uma análise qualitativa dessas séries documentais, os resultados apontam para a formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo que redirecionou boa parte do fluxo mercantil paulista para o Atlântico Sul. Dessa forma, postulamos que tal redirecionamento foi fundamental para a desarticulação do sistema de comunicações flúvio-terrestres que, em fins do século XVIII, ensaiava uma integração inter-regional pelos sertões da América portuguesa.

Palavras-chave: formação territorial de São Paulo; infraestrutura viária; logísticas de transporte; economia açucareira; mercado externo.

BEIER, José Rogério. **Roads towards the South Atlantic:** the reconfiguration of the communications and transportation systems in São Paulo during the consolidation of the sugar cane economy (1788-1840). 2022. 354 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

ABSTRACT

This thesis is dedicated to the study of the communication and transportation systems in the captaincy, later province, of São Paulo. It aims to relate the different forms assumed by these systems to the economic dynamics developed in that space during a centuries-long process. The focus of the analysis is centered in the role played by the development of the sugar cane economy in São Paulo in the reconfiguration of the road and the transportation infrastructures of the region from 1790s. It is worth remembering that, in the colonial economy perspective, the last decade of the 18th century and the first of the 19th century were marked by a strong metropolitan demand for exportation products, especially the sugar, within the scope of what Jobson de Arruda called “the new standard of colonization”. To address this problem, we mobilized a very diverse documentary *corpus*, with emphasis in the historical cartographic series of the former captaincy and province of São Paulo; the official correspondence exchanged between the governors and other agents of the colonial administration and a series of documentary sets related to the production and mercantile circulation of the main type of exports from São Paulo. Some examples of these latter are the nominative lists of the town’s inhabitants; the records of the Barreira’s books; the maps of entry and exit of the vessels in the port of Santos, as well as the maps of imports and exports of the captaincy. After a qualitative analysis of these *corpus*, the results indicate the formation of a land-sea trade subsystem that gave a new direction to a good part of the mercantile flow of São Paulo towards the South Atlantic. Therefore, we postulate that such redirection was fundamental for the disarticulation of the fluvial-terrestrial communication system that, by the end of the 18th century, was attempting an inter-regional integration through the hinterlands of Portuguese America.

Keywords: Territorial formation of São Paulo; roads infrastructure; transportation logistics; sugar economy; external market.

LISTA DE ABREVIATURAS

BRASIL

ABNRJ – Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

AMP – Anais do Museu Paulista, São Paulo

AHEX – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

ALPSP – Assembleia Legislativa da Província de São Paulo

BDAESP – Boletim do Departamento do Arquivo Público do Estado de São Paulo

BNRJ – Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro

CJC-USP – Cátedra Jaime Cortesão, Universidade de São Paulo

DIPHCSPP – Documentos Interessantes para a História e Costume de São Paulo

DH – Documentos Históricos, Rio de Janeiro

FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo

IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro

IHGSP – Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo

LECH-USP – Laboratório de Estudos de Cartografia Histórica, São Paulo

MRE – Ministério das Relações Exteriores, Itamaraty, Rio de Janeiro

RIHGB – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro

RIHGSP – Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, São Paulo

USP – Universidade de São Paulo

ESPAÑA

AGI – Archivo General de Indias, Sevilha

RAH – Real Academia de la Historia, Madri

PORTUGAL

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

CI - Casa da Índia, Lisboa

LISTA DAS TABELAS

TABELA 1: EXPORTAÇÃO DA CAPITANIA DE SÃO PAULO PARA O MATO GROSSO VIA PORTO FELIZ (1801)	60
TABELA 2: VOLUMES DE AÇÚCAR (EM ARROBAS) PRODUZIDOS PELAS VILAS DE SERRA ACIMA (1793-1799)	168
TABELA 3: PASSAGEM DE ANIMAIS PELO REGISTRO DE CURITIBA (1769-1771).....	200
TABELA 4: ANIMAIS QUE ENTRARAM EM SÃO PAULO PELO REGISTRO DE CURITIBA vindos do continente do sul (1793-96) .	200
TABELA 5: ANIMAIS EM TRÂNSITO POR SOROCABA.	201
TABELA 6: NÚMERO MÉDIO DE ANIMAIS E DE MUARES CHEGADOS NO MERCADO DE SOROCABA (1825-49)	201
TABELA 7: VOLUMES DOS GÊNEROS COMERCIALIZADOS ENTRE PORTO FELIZ E A CAPITANIA DE MATO GROSSO (1801)	204
TABELA 8: VOLUMES DOS GÊNEROS EXPORTADOS PELA VILA DE PORTO FELIZ (1798-22)	205
TABELA 9: VOLUMES DOS GÊNEROS EXPORTADOS PELA VILA DE ITU (1798-18).....	205
TABELA 10: GÊNEROS EXPORTADOS PELA VILA DE SÃO CARLOS (1798-22)	207
TABELA 11: VALORES EXPORTADOS PELA VILA DE SÃO CARLOS (ATUAL CAMPINAS) A ITU ENTRE OS ANOS DE 1798-04.....	208
TABELA 12: PRODUÇÃO DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS PARA EXPORTAÇÃO: VILAS DE SÃO CARLOS E PORTO FELIZ (1798-22)	209
TABELA 13: ATIVIDADE COMERCIAL DE PORTUGAL COM SUAS COLÔNIAS ULTRAMARINAS (1796-1811).	219
TABELA 14: MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL DE PORTUGAL COM SUAS COLÔNIAS ULTRAMARINAS (1796-11)	220
TABELA 15: VALORES IMPORTADOS DE PORTUGAL NOS PRINCIPAIS PORTOS DA AMÉRICA PORTUGUESA (1796-99).....	221
TABELA 16: VALORES EXPORTADOS PARA PORTUGAL NOS PRINCIPAIS PORTOS DA AMÉRICA PORTUGUESA (1796-98).....	221
TABELA 17: A PRODUÇÃO DE AÇÚCAR NA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1793-1799).	224
TABELA 18: NÚMERO TOTAL DE EMBARCAÇÕES SAÍDAS DO PORTO DE SANTOS (1799-21)	234
TABELA 19: VALORES TOTAIS (MIL RÉIS) EXPORTADOS PELO PORTO DE SANTOS PARA OUTROS PORTOS (1799-21).	239
TABELA 20: VARIEDADE DOS GÊNEROS DE EXPORTAÇÃO DE SÃO PAULO EMBARCADOS NO PORTO DE SANTOS (1799-21)	246
TABELA 21: POSIÇÃO DO AÇÚCAR NO QUADRO GERAL DOS VALORES EXPORTADOS POR SANTOS (1807, 1818 E 1821).....	252
TABELA 22: VALORES DA EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS QUE SAÍRAM PELOS PORTOS PAULISTAS (1835-36).....	261
TABELA 23: CUSTO DO TRANSPORTE DA ARROBA DO AÇÚCAR EM LOMBO DE MULAS (1835-36).....	271
TABELA 24: COMPARAÇÃO DAS DESPESAS EFETIVAS COM AS ESTRADAS DE BARREIRA E O TOTAL DAS DESPESAS PROVINCIAIS FIXADAS PELOS DEPUTADOS DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO (1836-49)	291

LISTA DOS GRÁFICOS

GRÁFICO 1: ENGENHEIROS MILITARES ATUANTES NA AMÉRICA PORTUGUESA NOS SÉCULOS XVII-XIX.....	83
GRÁFICO 2: VARIAÇÃO DO PREÇO MÉDIO DA ARROBA DO AÇÚCAR EXPORTADA DE SANTOS PARA LISBOA (1791-00)	130
GRÁFICO 3: MOVIMENTO DAS EMBARCAÇÕES SAÍDAS DO PORTO DE SANTOS PARA PORTOS TRANSATLÂNTICOS (1789-02).	131
GRÁFICO 4: PRODUÇÃO DAS VILAS DO CHAMADO QUADRILÁTERO DO AÇÚCAR, CAPITANIA DE SÃO PAULO (1793-99).	132
GRÁFICO 5: MOVIMENTO DAS EMBARCAÇÕES SAÍDAS DO PORTO DE SANTOS PARA PORTOS TRANSATLÂNTICOS (1797-07).	143
GRÁFICO 6: VALORES PAGOS PELO CONTRATO DE ARREMATACÃO DA PASSAGEM DO CUBATÃO POR TRIÊNIO (1778-10).....	144
GRÁFICO 7: VOLUMES DE AÇÚCAR E CAFÉ (EM ARROBAS) TRANSPORTADOS PELA CALÇADA DO LORENA (1826-42)	189
GRÁFICO 8: COMPARATIVO DAS EXPORTAÇÕES DE TRÊS VILAS AÇUCAREIRAS PAULISTAS (1798-22).....	209
GRÁFICO 9: PARTICIPAÇÃO DA AMÉRICA PORTUGUESA NO COMÉRCIO DE IMPORTAÇÃO COM PORTUGAL (1796-99).	222
GRÁFICO 10: PARTICIPAÇÃO DA AMÉRICA PORTUGUESA NO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO COM PORTUGAL (1796-98).	223
GRÁFICO 11: EMBARCAÇÕES SAÍDAS DO PORTO DE SANTOS POR CIRCUITO: CABOTAGEM OU ULTRAMARINO (1799-21).	237
GRÁFICO 12: PESO DOS PARCEIROS COMERCIAIS PAULISTAS SEGUNDO OS VALORES EXPORTADOS POR SANTOS (1799-21).	242
GRÁFICO 13: PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO NO COMÉRCIO COM SÃO PAULO VIA SANTOS (1799-21).....	242
GRÁFICO 14: PORCENTAGEM DOS VALORES EXPORTADOS PELO PORTO DE SANTOS SEGUNDO A MODALIDADE DE COMÉRCIO.	244
GRÁFICO 15: PRINCIPAIS COMPRADORES DA AGUARDENTE PAULISTA EMBARCADA NO PORTO DE SANTOS (1799-21)	248
GRÁFICO 16: PRINCIPAIS COMPRADORES DO ARROZ PAULISTA EMBARCADO NO PORTO DE SANTOS (1799-21)	249
GRÁFICO 17: PRINCIPAIS COMPRADORES DO TOUCINHO PAULISTA EMBARCADO NO PORTO DE SANTOS (1799-21).....	250
GRÁFICO 18: PRINCIPAIS COMPRADORES DO AÇÚCAR PAULISTA ATRAVÉS DO PORTO DE SANTOS (1799-21).....	251
GRÁFICO 19: VOLUMES CAFÉ ESCOADOS PELAS BARREIRAS DO VALE DO PARAÍBA (1840-50)	285
GRÁFICO 20: VOLUMES DE AÇÚCAR E CAFÉ PASSADOS PELA BARREIRA DO CUBATÃO (1840-65)	286

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: CROQUI DO "CAMINHO DO MAR" COMO ATRAÇÃO TURÍSTICA, ABR. 2004.....	21
FIGURA 2: SISTEMA DE COMUNICAÇÕES DA FORMAÇÃO REGIONAL PAULISTA (SÉC. XVI)	40
FIGURA 3: PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS DA FORMAÇÃO REGIONAL PAULISTA (SÉCS. XVI-XVII)	47
FIGURA 4: PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS DA CAPITANIA DE SÃO PAULO E SUAS VIZINHAS (1752)	78
FIGURA 5: DETALHES DA REPRESENTAÇÃO DA REDE URBANA NO MAPPA DA CAPITANIA DE S. PAULO, E SEU SERTÃO.....	105
FIGURA 6: FACHADA E PLANTA DE RANCHO A SER CONSTRUÍDO NAS MARGENS DOS CAMINHOS EM QUE OS CONDUTORES LEVAVAM O AÇÚCAR DESDE AS VILAS DE ITU E PORTO FELIZ A VILA DE SANTOS.	171
FIGURA 7: A CALÇADA DO LORENA NO REGISTRO DE HERCULE FLORENCE (1826).....	187
FIGURA 8: ESQUEMA VIÁRIO DA CAPITANIA DE SÃO PAULO EM FINS DO SÉCULO XVIII.....	228
FIGURA 9: ITINERÁRIOS DAS PRINCIPAES ESTRADAS DA PROVÍNCIA (1837).....	270

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: MAPA GERAL DOS LIMITES DA CAPITANIA DE GOIÁS, POR FRANCESCO TOSI COLOMBINA (1751)	90
MAPA 2: MAPA CONTENDO REPRESENTAÇÕES DA CAPITANIA DE SÃO PAULO ATÉ A EMBOCADURA DO RIO DA PRATA, PRIMEIRA PARTE, POR TOSI COLOMBINA (1756)	92
MAPA 3: CARTA CHOROGRAFICA DA CAPITANIA DE S. PAULO, POR D. LUÍS ANTÔNIO DE SOUSA BOTELHO MOURÃO (1766).	99
MAPA 4: DETALHE DA CARTA CHOROGRAFICA DA CAPITANIA DE S. PAULO, INDICANDO A REGIÃO “PREENCHIDA” PELO MORGADO DE MATEUS A PARTIR DE REPRESENTAÇÕES FEITAS PELO PADRE MATEMÁTICO DOMENICO CAPASSI.	101
MAPA 5: MAPPA DA CAPITANIA DE S. PAULO, E SEU SERTÃO, EM QUE SEVEM OS DESCOBERTOS, QUE LHE FORÃO TOMADOS PARA MINAS GERAES.....	104
MAPA 6: MAPPA DA CAPITANIA DE S. PAULO EM QUE SE MOSTRA TUDO O QUE ELLA TINHA ANTIGAMENTE THE O RIO PANÁ.	107
MAPA 7: DESTAQUES ELABORADOS PELO AUTOR SOBRE O MAPA DA CAPITANIA DE S. PAULO, E SEU SERTÃO... (1767-69).....	109
MAPA 8: MAPA DA CAPITANIA DE GOYAZES E DE TODO SERTÃO POR ONDE PASSA O RIO MARANHÃO OU TOCANTINS.	111
MAPA 9: MAPA DOS SERTÕES QUE SE COMPREENDEM DE MAR A MAR ENTRE AS CAPITANIAS DE S. PAULO, GOYAZES, CUYABÁ, MATO-GROSSO E PARÁ.	113
MAPA 10: PRODUÇÃO AÇUCAREIRA DAS VILAS DE SERRA ACIMA E VIAS DE ESCOAMENTO A SEUS PORTOS DE DESTINO (1793-99).147	147
MAPA 11: CARTA COROGRAPHICA E HYDROGRAPHICA DE TODA COSTA DO MAR DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1789-1793).	166
MAPA 12: DETALHE DA CALÇADA DO LORENA EM CARTA COROGRAPHICA E HYDROGRAPHICA DE TODA COSTA DO MAR DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1789-93).	167
MAPA 13: MAPPA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, 1817	181
MAPA 14: PRINCIPAIS NÚCLEOS AÇUCAREIROS E CAMINHOS TERRESTRES DESTES ATÉ O POVOADO DE CUBATÃO (1792).	183
MAPA 15: PRINCIPAIS NÚCLEOS AÇUCAREIROS E CAMINHOS TERRESTRES DESTES ATÉ O POVOADO DE CUBATÃO (1811).	184
MAPA 16: PARCEIROS COMERCIAIS DO PORTO DE SANTOS POR CIRCUITO MERCANTIL (1799-21).....	236
MAPA 17: PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS DO PORTO DE SANTOS SEGUNDO OS VALORES EXPORTADOS ENTRE 1799-21.	241
MAPA 18: CONFIGURAÇÃO DO SUBSISTEMA MERCANTIL TERRESTRE-MARÍTIMO DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1799-21).....	255
MAPA 19: VALORES DA EXPORTAÇÃO E PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PELOS PORTOS PAULISTAS (1835-36)	262
MAPA 20: ÁREAS ECONÔMICAS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO E SEUS PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO (1835-36)	265
MAPA 21: PRODUÇÃO AÇUCAREIRA E FLUXOS DE ESCOAMENTO DE Q1 E Q2 ATÉ OS PORTOS DE DESTINO (1835-36)	267
MAPA 22: ARCO DE VIABILIDADE ECONÔMICA DO AÇÚCAR PAULISTA PRODUZIDO NO QUADRILÁTERO DO AÇÚCAR (1835-41)	272
MAPA 23: VILAS PRODUTORAS DOS VOLUMES DE AÇÚCAR E CAFÉ EXPORTADOS POR SÃO PAULO (1835-36).....	276
MAPA 24: VOLUMES DA PRODUÇÃO EXPORTADA POR CADA PORTO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO (1835-36).....	278
MAPA 25: PLANTA DA ESTRADA ENTRE AS CIDADES DE S. PAULO E SANTOS..., POR JOSÉ MARCELINO VASCONCELLOS.	281
MAPA 26: CARTA DA CAPITANIA DE SÃO VICENTE, COM DESTAQUE PARA O CAMINHO DO PADRE JOSÉ DESDE O POVOADO DE CUBATÃO À VILA DE SÃO PAULO (1608-1616)	331
MAPA 27: CARTA DA COSTA DO BRASIL, COM DESTAQUE PARA O PORTO DE SÃO VICENTE E O CAMINHO POR TERRA LIGANDO CUBATÃO A SÃO PAULO DE PIRATININGA (1612)	332
MAPA 28: CARTA DO CAMINHO FLUVIAL PERCORRIDO PELO GOVERNADOR PARAGUAIO, LUIS DE CESPEDES XERIA, DESDE A VILA DE SÃO PAULO A CIUDAD REAL DO GUAIRÁ (1628)	333
MAPA 29: CARTA DA VILA DE LAGUNA, COM DESTAQUE PARA O TRECHO INICIAL DO CAMINHO INTERIOR QUE PARTIA DA VILA DE VIAMÃO (1738)	334
MAPA 30: CARTA DA COSTA DO BRASIL, DESDE A ILHA DE SANTA CATARINA À BAIJA DE PARANAGUÁ, COM DESTAQUE PARA A CONTINUAÇÃO DO CAMINHO DE VIAMÃO A CURITIBA (CA. 1737).....	335
MAPA 31: CARTA DA COSTA DE SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO DESTACANDO A OCUPAÇÃO LITORÂNEA ENTRE O LITORAL E A SERRA DO MAR (CA. 1737)	336
MAPA 32: CARTA DA COSTA DO BRASIL E ÁREAS DE SERRA ACIMA, COM DESTAQUE PARA OS CAMINHOS TERRESTRES E REDE URBANA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (CA. 1737)	337
MAPA 33: MAPA DE PARTE DA AMÉRICA PORTUGUESA DESTACANDO O SISTEMA DE COMUNICAÇÕES INTERIORES (1750)	338
MAPA 34: MAPA DE PARTE DA AMÉRICA PORTUGUESA DESTACANDO O SISTEMA DE COMUNICAÇÕES INTERIORES (1751)	339
MAPA 35: PARTE DE UMA CARTA DE FRANCESCO TOSI COLOMBINA CONTENDO A REPRESENTAÇÃO DE UM TRECHO DO CAMINHO DOS GOYAZES, DE SÃO PAULO AO POUSO DO BOTICÁRIO (1756)	340
MAPA 36: PARTE DE UMA CARTA DE TOSI COLOMBINA CONTENDO A REPRESENTAÇÃO DO CAMINHO DO SUL, DESDE CRUZ DAS LAGES E REGISTRO DE BOAVISTA ATÉ A VILA DE ITU (1756).....	341
MAPA 37: PARTE DE UMA CARTA DE TOSI COLOMBINA CONTENDO A REPRESENTAÇÃO DO CAMINHO DO SUL, DESDE A VILA DE VIAMÃO ATÉ CRUZ DAS LAGES E O REGISTRO DE BOA VISTA (1756).....	342

MAPA 38: PARTE DE UMA CARTA DE TOSI COLOMBINA CONTENDO A REPRESENTAÇÃO DO RIO DA PRATA E A LINHA DIVISÓRIA ENTRE A AMÉRICA PORTUGUESA E ESPANHOLA (1756).....	343
MAPA 39: CARTA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO CONTENDO A REPRESENTAÇÃO DAS REDES VIÁRIA, URBANA E HIDROGRÁFICA PARA SUBSIDIAR DISPUTAS DE LIMITES COM MINAS GERAIS (1766)	344
MAPA 40: CARTA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, CONTENDO A REPRESENTAÇÃO ATUALIZADA DAS REDES VIÁRIA, URBANA E HIDROGRÁFICA PARA SUBSIDIAR DISPUTAS DE LIMITES COM MINAS GERAIS (1773).....	345
MAPA 41: CARTA DETALHADA DO CAMINHO DE VIAMÃO ATÉ A CIDADE DE SÃO PAULO, PARA SUBSIDIAR DISPUTAS DE LIMITES COM RIO GRANDE DE SÃO PEDRO (1767).....	346
MAPA 42: PARTE DA CAPITANIA DE SÃO PAULO COM DESTAQUE PARA TRECHO DO CAMINHO DOS GOYAZES, DESDE SÃO PAULO AO POUSO DO BOTICÁRIO (1767-69).....	347
MAPA 43: MAPA DA CAPITANIA DE GOIÁS, COM DESTAQUE PARA OS CAMINHOS FLUVIO-TERRESTRES COMUNICANDO AS BACIAS DO PRATA E DO AMAZONAS (1767-69).....	348
MAPA 44: MAPA DA AMÉRICA PORTUGUESA DESTACANDO A REDE DE CAMINHOS FLUVIO-TERRESTRES (1767-69).....	349
MAPA 45: MAPA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, COM REPRESENTAÇÃO DETALHADA DE SUAS REDES VIÁRIA, HIDROGRÁFICA E URBANA (1789-92)	350
MAPA 46: CARTA DA COSTA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, COM REPRESENTAÇÃO DETALHANDO O TRAJETO DA NOVA CALÇADA DO LORENA (1789-93).....	351
MAPA 47: MAPA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO DE JOÃO DA COSTA FERREIRA, COPIADO POR ESCHWEGE, COM REPRESENTAÇÕES ATUALIZADAS DAS REDES VIÁRIA E URBANA (1817)	352
MAPA 48: PLANTA DA ESTRADA DA MAIORIDADE, CAMINHO CARROÇÁVEL DESDE SÃO PAULO A SANTOS (1839-41)	353
MAPA 49: MAPA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, COM REPRESENTAÇÃO ATUALIZADA DAS REDES VIÁRIA, URBANA E HIDROGRÁFICA (1841)	354

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
CAPÍTULO 1: DO MAR PARA O SERTÃO	36
1.1) O POVOAMENTO DO INTERIOR E A CONSTITUIÇÃO DA REDE DE CAMINHOS	37
1.2) A ECONOMIA MINEIRA: OS CAMINHOS ACOMPANHAM O DESLOCAMENTO DO EIXO ECONÔMICO DA AMÉRICA PORTUGUESA EM DIREÇÃO AO INTERIOR	52
1.3) UM ENSAIO DE INTEGRAÇÃO INTER-REGIONAL PELOS SERTÕES	73
CAPÍTULO 2: DO SERTÃO PARA O MAR	115
2.1) CIRCUITO COSTEIRO OU ULTRAMARINO? ALIANÇAS E DISPUTAS EM TORNO DA INSERÇÃO DOS GÊNEROS PAULISTAS NO COMÉRCIO ATLÂNTICO	121
2.2) CALÇADA DO LORENA: O CAMINHO DO AÇÚCAR EM DIREÇÃO AO MAR	145
2.3) ESTÍMULO E RETRAÇÃO: A ECONOMIA AÇUCAREIRA E O FLUXO MERCANTIL PELOS CAMINHOS DO SUL E DAS MONÇÕES	197
CAPÍTULO 3: DE SERRA ACIMA A PORTUGAL, MAS PELO RIO DE JANEIRO	211
3.1) O AÇÚCAR DE SERRA ACIMA CHEGA AO ATLÂNTICO	212
3.2) CALCULANDO O FRETE: LIMITES PARA A EXPANSÃO CANAVIEIRA PELO INTERIOR	259
3.3) O CAFÉ NO AÇÚCAR: EXPANSÃO DA CULTURA CAFEIEIRA DO VALE DO PARAÍBA EM DIREÇÃO AO OESTE	275
CONSIDERAÇÕES FINAIS	295
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	303
FONTES MANUSCRITAS	304
FONTES IMPRESSAS	308
BIBLIOGRAFIA	317
ANEXOS	330
ANEXO A – SÉRIE CARTOGRÁFICA HISTÓRICA (SÉCULOS XVII-XIX)	331

INTRODUÇÃO

[...] O espaço é formado pelo menos de dois elementos: a materialidade e as relações sociais. A materialidade, que é uma adição do passado e do presente, porque está presente diante de nós, mas nos traz o passado através das formas. [...] Na realidade, a paisagem é toda ela passado, porque o presente que escapa de nossas mãos, já é passado também. Então, a cidade nos traz, através de sua materialidade, que é um dado fundamental da compreensão do passado, essa presença dos tempos que se foram e que permanecem através das formas e objetos que são também representativos de técnicas. É nesse sentido que eu falei que a técnica é sinônimo de tempo: cada técnica representa um momento das possibilidades de realização humana e é por isso que as técnicas têm um papel tão importante na preocupação de interpretação histórica do espaço. Ora, essas técnicas que nos trazem a periodizações, que nos permitem reconstituir como aquele palimpsesto, que é a paisagem, a acumulação de tempos desiguais, que é a paisagem urbana, como ela chega até nós.

Milton Santos¹

[...] O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação de *sistemas de engenharia*, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico.

Milton Santos e María Laura Silveira²

Quando elegemos como objetos do estudo deste trabalho os sistemas de comunicação e de transportes que atravessavam os espaços das antigas capitanias, e depois província de São Paulo, assim o fizemos, pois concordamos com Milton Santos que é possível ao pesquisador ler o espaço dos tempos passados que se acumulam nas paisagens. Tal ideia, como aponta José d'Assunção Barros, não é nova, remontando aos trabalhos de Vidal de La Blache ainda no início do século XX³. No entanto, no correr daquele século, o modelo de análise proposto pelo geógrafo francês foi duramente criticado por seus pares que, por sua vez, passaram a propor novas contribuições no sentido de superar ou completar o modelo lablachiano, especialmente no que se refere à sua percepção do espaço-tempo (ou do espaço que contém tempo)⁴.

¹ Milton Santos. O tempo nas cidades. In: AUGUSTO, Maria Helena Oliva. Estudos sobre o tempo: o tempo na Filosofia e na História. *Instituto de Estudos Avançados (IEA-USP)*, coleção: documentos, série: estudos sobre o tempo, p. 19, fev. 1991. Disponível em: <https://cutt.ly/1YAzAwR>. Acesso em: 11 dez. 2021.

² O grifo é dos autores. Ver: Milton Santos; María Laura Silveira. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006, p. 21. [1ª ed. 2001].

³ Como informa Barros: “Os estudos de Vidal de La Blache foram os primeiros, na Geografia Moderna, a refletirem sobre a possibilidade de decifrar o tempo acumulado no espaço através dos objetos físicos – naturais ou artificiais – que se espalham no meio e se dão a ler nas paisagens. Ver: José d'Assunção Barros. Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual. In: *Cuadernos de Geografía: revista colombiana de Geografía*, v. 29, n. 2, p. 495, 2020.

⁴ Dentre as contribuições que se apresentaram nesse sentido, como informa Barros, destaca-se a “inserção de uma perspectiva processual que – ao considerar a combinação de forma, estrutura, função e processo – passaria a ver o espaço como movimento e transformação, e não apenas como permanência”. Ver: José d'Assunção Barros. *Fixos e fluxos... Op. Cit.*, p. 496.

É no âmbito dessa produção crítica, em meio aos debates epistemológicos da Geografia impulsionados nos anos 1970, que se inserem as contribuições de Milton Santos. Em suas teorizações sobre o meio e o espaço, este buscava ressaltar não apenas as permanências, como La Blache, mas, sobretudo, os movimentos e as transformações do espaço, como se pode observar pelas epígrafes que selecionamos para abrir este capítulo introdutório. Dentre suas proposições teóricas gostaríamos de chamar atenção para um par conceitual: os “fixos” e os “fluxos” que, segundo Barros, apresentam “uma nova perspectiva à interação entre as categorias de forma, função, estrutura e processo”⁵.

Para não nos estendermos demasiado nessa introdução, interessa apontar, aqui, que os fixos podem ser compreendidos como:

[...] objetos geográficos que permanecem por um tempo considerável: são os pontos de apoio sobre o qual se ancora a vida de uma sociedade, seu cotidiano, seu trabalho. Tangíveis no espaço, e imóveis no lugar, os fixos são sempre localizáveis, apresentam formas bem definidas. Podemos apontá-los no mapa [...]. Além disso, criados por ações humanas e produtos de intencionalidades, os fixos desempenham funções. Foram criados, e são mantidos, por alguma razão⁶.

Já os fluxos, por sua vez:

[...] são precisamente os “movimentos entre os fixos”. Na categoria dos fluxos, podem ser incluídos tanto alguns objetos materiais – “produtos, mercadorias, mensagens materializadas” – como ainda objetos imateriais: “ideias, ordens, mensagens não materializadas”⁷.

Dessa forma, os túneis, as ruas e avenidas de uma cidade, os parques, as pontes, aterros, estradas e mesmo toda a rede viária que atravessa uma região podem ser listados como bons exemplos de fixos. Por outro lado, o trânsito, a correspondência, a eletricidade e o esgoto são exemplos de fluxos, que também podem ser percebidos na forma de capital, populações, rebanhos, mercadorias, comércio ou ações do governo, dentre outros.

Este breve prelúdio, portanto, serve-nos para explicitar dois aspectos que são estruturantes neste trabalho: o primeiro é que tanto a análise dos sistemas de “fixos” como a dos de “fluxos”, relativos às antigas configurações espaciais de São Paulo, permite abordar aspectos históricos pertinentes a esse espaço geográfico; o segundo é que essa abordagem histórica se fundamenta na categoria de “território usado”, uma vez que a análise dos fixos e dos fluxos se dá no sentido de compreender os modos como aquele espaço foi usado em

⁵ José d'Assunção Barros. *Fixos e fluxos... Op. Cit.*, p. 496.

⁶ *Idem*, p. 497.

⁷ *Idem. Ibidem*.

diferentes momentos de sua história e, ainda, o seu movimento no tempo⁸. Trata-se, portanto, de um esforço no sentido de perceber como as formas deste espaço se transformaram tendo-se em conta as dinâmicas socioeconômicas que “criam e transformam as formas”⁹.

Assim, um bom exemplo da paisagem como aquele palimpsesto, mencionado por Milton Santos, pode ser verificado a partir de um croqui, reproduzido em uma reportagem veiculada no jornal *O Estado de S. Paulo*, de 16 de abril de 2004, que noticiava a abertura do antigo “Caminho do Mar” para visitação pública, isto é, como uma atração turística. O croqui traz uma representação do trajeto da estrada, detalhando as principais atrações ao longo do caminho. A *figura 1*, a seguir, traz uma reprodução desse croqui que, em seu canto superior esquerdo apresenta a parte alta da Serra do Mar, no atual município de São Bernardo do Campo, enquanto o inferior direito traz a região do pé da serra, no município de Cubatão.

Figura 1: Croqui do “Caminho do Mar” como atração turística, abr. 2004



Fonte: *O Estado de S. Paulo*, 16 abr. 2004, Cidades, p. 35.

⁸ Santos e Silveira definem o espaço geográfico como a “união indissolúvel de sistemas de objetos e sistemas de ações”, apontando as técnicas, formas híbridas desses sistemas, como o caminho para apreendermos como o território é usado, ou melhor: “como, onde, por quem, por quê, pra quê”. Ver: Milton Santos; Maria Laura Silveira. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 11. Mais adiante, nessa mesma obra, os autores reforçam a compreensão da categoria “território usado” como sinônimo de “espaço geográfico”, explicando, ainda, que o uso deste pode ser definido a partir da implantação dos “sistemas de engenharia” (sistemas de objetos) e pelo dinamismo socioeconômico (sistemas de ações), o que os levou a qualificar seus esforços da seguinte maneira: “É também a história da fluidez do território”. Ver: *Idem*, pp. 20-21.

⁹ Milton Santos. *Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método*. In: *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, AGB, n. 54, junho, p. 81.

No que se refere à leitura do espaço pela acumulação desigual do tempo na paisagem, um aspecto a se destacar desse croqui é que o “Caminho do Mar”, principal via destacada em laranja, é o nome como a estrada ligando Santos a São Paulo passou a ser denominada oficialmente, a partir de 1920, quando o trajeto ganhou uma pavimentação em concreto armado. Antes disso, os diferentes trajetos dos caminhos que comunicavam a região de planalto com o litoral paulista receberam diferentes nomes, como “Calçada do Lorena” (1792-1846); “Estrada da Maioridade” (1846-1864) e “Estrada do Vergueiro” (1864-1920)¹⁰. Outro aspecto importante é a presença, na parte superior esquerda da *figura 1*, do reservatório da represa Billings, cuja construção foi iniciada na década de 1920¹¹. Um terceiro ponto diz respeito a um trecho remanescente da já mencionada “Calçada do Lorena”, que aparece representado em verde na parte central da figura. Trata-se do primeiro dos caminhos antigos de São Paulo a ser pavimentado em pedra, tendo sua construção sido concluída em 1792. Por fim, chama atenção a presença de um conjunto de sete monumentos, instalados ao longo da via, e encomendados ao arquiteto Victor Dubugras (1868-1933) durante a gestão de Washington Luís Pereira de Sousa como governador de São Paulo (1920-1924)¹².

Mais do que exemplificar a paisagem como palimpsesto, este croqui nos permite travar um primeiro contato com alguns dos sistemas de “fixos” que serão abordados ao longo deste trabalho. A “Calçada do Lorena” e a “Estrada da Maioridade” são bons exemplos disso. Ademais, a representação contida na *figura 1* já nos dá a ver como os traçados do “Caminho do Mar” e da “Calçada do Lorena” eram bem diferentes entre si. Para além de reconstituir as razões dessa diferença, interessou-nos refletir sobre outras questões relacionadas a esses “fixos”, tais como as técnicas e os materiais empregados em sua construção; os profissionais envolvidos; quem financiava; como se dava a participação da administração colonial ou provincial ou, ainda,

¹⁰ A Calçada do Lorena recebeu o nome em homenagem ao então governador e capitão-general de São Paulo, Bernardo José de Lorena (1756-1818). A Estrada da Maioridade, por sua vez, foi nomeada em deferência ao imperador d. Pedro II, que a veio inaugurar pessoalmente em 1846. Por fim, a Estrada do Vergueiro recebeu este nome em respeito do senador da República Nicolau do Campos Vergueiro (1778-1859).

¹¹ Além do reservatório, o croqui traz, ainda, registros da barragem do rio das Pedras, de uma casa de válvulas e da Usina Henry Borden. Todas as instalações, vale dizer, estão relacionadas à produção de energia elétrica para a cidade de São Paulo, cujas construções se estenderam entre as décadas de 1920-1950.

¹² Os monumentos foram inaugurados como parte das celebrações do centenário da Independência do Brasil em 1922. Esse projeto de monumentalização da via buscava, sobretudo, destacar o papel de São Paulo no processo de autonomização do país, inclusive, através da própria materialidade dos caminhos. Não se deve olvidar que foi pela “Calçada do Lorena” que o então príncipe-regente, d. Pedro, subiu a serra do Mar até chegar às margens do Ipiranga. Além disso, através de cada um dos monumentos, percebe-se a intenção em ressaltar distintos momentos daquela via de comunicação na história de São Paulo e do Brasil. Exemplos disso são o “Rancho da Maioridade”, o “Padrão do Lorena” e o “Cruzeiro Quinhentista”. Este último, vale dizer, foi instalado originalmente na confluência do “Caminho do Mar” com o “Caminho do Padre José”, trilha quinhentista por onde os primeiros povoadores das antigas capitânias transpunham a serra do Mar. Seu nome remete ao padre José de Anchieta, quem teria sido responsável pela melhoria das trilhas até então usadas pelas populações indígenas.

os modos como o governo coletava e empregava os impostos. Outro ponto fundamental de nossa abordagem, como já dito, foi a análise dos “fluxos” que circularam através desses fixos, especialmente o trânsito das mercadorias e animais. Nesse caso, tocou saber, sobretudo, quais eram os principais produtos e trajetos que estes seguiam; os volumes comercializados; de que modo estes eram transportados e os custos envolvidos nesse transporte. Ao fim, interessávamos identificar os padrões de circulação pelos distintos sistemas de fixos e fluxos constituídos em diferentes conjunturas históricas.

Este trabalho, portanto, dedica-se ao estudo da constituição e do desenvolvimento dos sistemas de comunicações e transporte mercantil nas antigas capitanias, depois província de São Paulo, em meio a um longo processo de formação territorial iniciado a partir do século XVI. Entretanto, dada a amplitude, imprecisão e instabilidade dos limites desse espaço nessa longa temporalidade, especialmente no correr dos três primeiros séculos de sua história, optamos por recorrer ao uso da categoria “formação regional paulista” em lugar de capitania de São Paulo ou capitanias paulistas para nos referirmos a ele. Sobre essa categoria, importante lembrar que chegamos a ela a partir de um estudo de Fábio Contel acerca do acréscimo de sistemas técnicos no processo da formação territorial de São Paulo entre os séculos XVI e XX¹³. Com efeito, essa noção de “formação regional paulista” é um desdobramento do conceito de “formação regional” ou “formação do quadro regional”, proposto por Bernard Kayser em trabalho sobre a categoria “região”. Segundo Kayser:

[...] uma região é, sobre a terra, um espaço preciso, mas não é imutável, inscrito em um quadro natural determinado, e que responde a três características essenciais: os laços existentes entre seus habitantes, sua organização em torno de um centro dotado de certa autonomia, e sua integração funcional em uma economia global¹⁴.

Vê-se, dessa forma, que nossa opção pelo uso de “formação regional paulista” se justifica pelo maior rigor no enquadramento teórico que essa categoria confere para uma abordagem histórica do processo de formação territorial de São Paulo. Nesse sentido, cabe lembrar que por mais preciso que possam nos parecer os termos centrados em limites administrativos, como “Capitania de São Vicente ou Capitania de São Paulo”, por exemplo, não se pode ignorar o histórico de instabilidade e imprecisão dos limites territoriais dessa capitania na primeira metade do século XVIII e, mais que isso, a própria inexistência de uma

¹³ Fábio Betioli Contel. Aspectos da formação regional paulista: do meio natural à mecanização do território. In: Marisa Midori Deaecto; Lincoln Secco; Marcos Silva; Raquel Glezer (orgs.). *São Paulo: Espaço e História*. São Paulo: LCTE Editora, 2008, pp. 21-22.

¹⁴ Bernard Kayser. A região como objeto de estudo da Geografia. In: Pierre George; Raymond Guglielmo; Yves Lacoste; Bernard Kayser. *A Geografia Ativa*. 3ª ed. São Paulo: Difel, 1973, p. 282. [1ª ed. 1966]. Para maiores detalhes sobre a formação do quadro regional e a estrutura da região, ver: *Idem*, pp. 279-321.

unidade político-administrativa regional chamada São Paulo durante os séculos XVI e XVII. Acreditamos, desse modo, que o uso da categoria “formação regional paulista” ajuda a evitar anacronismos ao tratar das dinâmicas territoriais relativas a essa vasta porção territorial da América portuguesa que, entre os séculos XVI ao XVIII, podiam se estender pelos atuais estados de Tocantins, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e, daí, até às margens orientais do rio da Prata¹⁵.

Além disso, dada a natureza histórica de nossa abordagem, foi necessário centrar o foco das análises em uma periodização mais específica ao principal problema investigado neste trabalho, uma vez que foram múltiplas as formas como os sistemas de fixos e fluxos se configuraram no correr do longo processo de formação territorial de São Paulo. Deste modo, considerando-se que a pesquisa gira em torno da reconfiguração dos sistemas de comunicação e de transportes em São Paulo em atenção às demandas da economia açucareira, optamos por centrar o foco de nossas análises no período em que a lavoura canavieira se consolidou como a principal cultura de gêneros para exportação da então capitania e depois província. Partimos de 1788 (e começo dos anos 1790), pois nesse momento verifica-se uma rápida expansão da lavoura canavieira e das estruturas de produção açucareira nas áreas então chamadas pela documentação de “*serra acima*”¹⁶. Estendemo-nos até 1840, pois nessa conjuntura já se vê, com bastante clareza, a transição da cultura da cana de açúcar para o café naquela mesma região, que deu início a um novo processo de organização do sistema de comunicações e de transportes pela substituição do binômio logístico *estradas de terra – lombos de mula* por *estradas de ferro – locomotiva à vapor*.

Portanto, para reconstituirmos as distintas configurações da infraestrutura viária e de transportes no âmbito do processo de formação territorial de São Paulo, organizamos a redação deste trabalho em três capítulos. Iniciamos o primeiro deles com uma breve reconstituição das dinâmicas socioeconômicas que impulsionaram o desenvolvimento inicial da rede viária e de

¹⁵ Convém destacar, entretanto, que a partir do terceiro quartel do Setecentos passamos a empregar mais os termos “capitania” e “província” de São Paulo para nos referirmos a este espaço. Isso se explica em razão dos processos de constituição dos limites internos da América portuguesa e, sobretudo, em razão dos limites territoriais de São Paulo começarem a se estabilizar por essa época. Vale lembrar que desde que a capitania foi restaurada, em 1765, seu território passou apenas por mais um parcelamento, em 1853, quando o Paraná foi criado a partir do desmembramento da então quinta comarca da província de São Paulo, deixando o território desta última praticamente com os contornos atuais.

¹⁶ Termo empregado pela documentação produzida nos séculos XVIII e XIX para se referir às áreas localizadas em região de planalto em contraposição à região da “marinha”. Eram duas as principais áreas de produção agrícola localizadas “serra acima”: uma no vale do rio Paraíba do Sul, mais vinculada aos portos fluminenses; e outra que se estendia dos arredores da cidade de São Paulo e rumava na direção oeste, tanto a norte quanto a sul, compreendendo vasta porção territorial, fortemente vinculada ao porto santista. Neste trabalho, empregaremos o termo “serra acima” para nos referirmos a este último espaço.

transporte na formação regional paulista durante os séculos XVI e XVII, para concluí-lo com as transformações impostas à configuração dessas infraestruturas a partir do desenrolar de uma nova dinâmica, cuja base material se assentava na “economia mineira”¹⁷.

O principal conjunto de fontes utilizado para a redação deste capítulo foi uma série de mapas históricos contendo representações da porção meridional da América portuguesa entre os séculos XVI e XVIII. Estes foram analisados a partir das diretrizes teórico-metodológicas do campo da História da Cartografia, em linha com a proposta crítica iniciada pelo historiador da cartografia, John Brian Harley. Já em 1990 este autor sintetizou um conjunto de técnicas a ser empregada para a interpretação dos mapas buscando, sobretudo, extrair dessas fontes informações que permitam a compreensão de processos da história social e econômica de um dado período ou local específico¹⁸.

Dentre as técnicas descritas por Harley nesse artigo, ele destaca um método de cartografia comparativa em particular que considera “fundamental para o historiador de mapas”: a cartobibliografia. O objetivo desse método é reunir uma série de mapas contendo representações históricas de uma mesma área a fim de comparar os diversos elementos dessas cartas. Para Harley, a cartobibliografia permite, a um só tempo, “reconstituir uma sequência de mudanças geográficas e de outros tipos em mapas relacionados entre si”, acompanhar “a história da publicação de mapas de uma área específica” e, ainda, identificar “a localização cronológica de um mapa e sua inserção na sequência correspondente, bem como a detecção do alcance de uma revisão geográfica entre estados ou edições de mapas”¹⁹.

Assim, para atender os objetivos deste primeiro capítulo, formamos uma série cartográfica histórica contendo representações da rede urbana e viária da formação regional paulista, em especial, das antigas capitânicas de São Vicente e Santo Amaro (séculos XVI e XVII) e de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso (século XVIII)²⁰. A formação desta série atendeu o objetivo inicial de identificar quais eram os principais núcleos urbanos e como

¹⁷ Termo empregado por Celso Furtado para se referir ao conjunto das atividades socioeconômicas relativas às dinâmicas da mineração de ouro e diamantes nos diferentes centros dispersos pelo interior da América portuguesa durante a primeira metade do Setecentos, deslocando o eixo da economia colonial do litoral para o interior do continente americano controlado pelos portugueses. Ver: Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, 351p. [1ª ed. 1959].

¹⁸ Cf. John Brian Harley. Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas. In: *La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía*. Compilación de Paul Laxton. Introducción de J. H. Anderson. Traducción de Leticia García Cortés, Juan Carlos Rodríguez. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 59-78. [1ª ed. 1990].

¹⁹ John Brian Harley. *Op. Cit.*, pp. 71-72. A tradução do espanhol para o português é nossa.

²⁰ Os 24 mapas selecionados para compor a série cartográfica histórica analisada nesta tese foram reunidos no Anexo A, na parte final deste trabalho.

estes se comunicavam entre si através das vias terrestres ou fluviais em três diferentes momentos:

- I) ao final do século XVI, ainda nos momentos iniciais da colonização e povoamento da região;
- II) no fim do século XVII, antes das profundas alterações que as descobertas auríferas promoveram nesse espaço;
- III) a partir de 1765, quando a lavoura canieira comercial foi introduzida nas áreas de “serra acima²¹”, a oeste da cidade de São Paulo, sobretudo na então vila de Itu.

Partindo dessa identificação inicial, foram elaborados modelos geográficos destacando a configuração espacial do sistema de comunicações da formação regional paulista nesses três momentos. Por fim, uma análise desses modelos, à luz de uma historiografia centrada na economia colonial, procurou sintetizar como se organizavam os sistemas de comunicações e de transporte até meados do Setecentos, enquanto a economia mineira manteve seu vigor.

A despeito dos desenhos esquemáticos parecerem menos atrativos do que o uso dos próprios mapas históricos, eles funcionaram melhor para a análise das diferentes configurações que verificamos nos sucessivos sistemas de comunicação e de transporte, uma vez que permitiram sintetizar uma série de mapas em uma única representação. Ainda assim, na conclusão deste primeiro capítulo optamos por apresentar uma pequena série cartográfica histórica, composta por sete mapas elaborados entre 1750-1770, a fim de reforçar um dos argumentos centrais desta tese, qual seja, o de que o sistema de comunicações interiores da formação regional paulista, desenvolvido a partir dos estímulos da economia mineira durante a primeira metade do século XVIII, de fato apontava para uma tendência bastante nítida naquele quarto final do Setecentos, a qual, inspirados no trabalho de Caio Prado Júnior e Maria Luiza Marcílio, denominamos de “ensaio de integração regional pelos sertões”.

Já no segundo capítulo entramos propriamente nas discussões em torno do principal problema deste trabalho, isto é, na caracterização das transformações que o desenvolvimento da economia açucareira paulista demandou à infraestrutura viária e de transportes legada pelos dois primeiros séculos da formação regional paulista. Procuramos, sobretudo, compreender as

²¹ Termo empregado pela documentação produzida nos séculos XVIII e XIX para se referir às áreas localizadas em região de planalto tão logo se transpõe a serra do Mar. Eram duas as principais áreas de produção agrícola localizadas “serra acima”: uma no vale do rio Paraíba do Sul, mais vinculada aos portos fluminenses do que a Santos, ainda que este tenha movimentado parte de sua produção em algumas conjunturas; e outra que se estendia dos arredores da cidade de São Paulo e rumava na direção oeste, tanto a norte quanto a sul, compreendendo vasta porção territorial, fortemente vinculada ao porto santista.

especificidades dessa configuração após o período de grande expansão na primeira metade do Setecentos. Ao final do capítulo, buscamos entender os modos como o desenvolvimento da lavoura canavieira exportadora nas áreas de serra acima, distantes mais de 200 quilômetros do principal porto de escoamento da produção, atuou como agente desarticulador daquele ensaio de integração regional pelos sertões, que destacamos no primeiro capítulo.

Um conjunto bastante variado de fontes foi articulado para o desenvolvimento dos principais argumentos deste segundo capítulo. Assim, o organizamos em três seções, sendo que na primeira delas buscamos discutir a atuação dos agentes da administração colonial, nomeadamente os governadores e capitães gerais de São Paulo, em sua relação com as elites locais, na tentativa de estimular o comércio e a circulação dos gêneros derivados da cultura canavieira. Para tanto recorreremos à documentação oficial, em especial a correspondência trocada entre os capitães gerais e as Câmaras Municipais, ou entre os capitães gerais e outros membros da administração colonial²². O principal objetivo, aqui, foi o de minuciar como as relações estabelecidas entre os governadores e a elite local influenciava na definição de medidas que privilegiariam um ou outro circuito para a inserção dos gêneros de exportação no mercado Atlântico. Dito de outro modo, a depender dos grupos com quem um governador se relacionava, o açúcar paulista podia se inserir no mercado mundial de forma direta, seguindo de Santos a Lisboa, ou indireta, saindo de múltiplos portos paulistas ao Rio de Janeiro.

Já na segunda parte deste capítulo tratamos, de modo mais detido, das transformações que a economia açucareira demandou aos sistemas de comunicação e de transportes de São Paulo, com destaque para a construção da já mencionada Calçada do Lorena. Também ganhou destaque a substituição dos escravizados indígenas por tropas de muares como o meio de transporte empregado para os carregamentos de açúcar, principalmente, no trecho de serra. Aqui a correspondência dos capitães gerais segue sendo importante para destacar as medidas no sentido de introduzir na capitania um corpo de profissionais especializados para o planejamento, construção e manutenção dos caminhos, quais sejam, os engenheiros militares. Também foram mobilizadas as produções de cronistas, memorialistas e relatos de viajantes que

²² A maior parte dos documentos utilizados nesta primeira parte do segundo capítulo foram consultados a partir da série *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo* (DIPHCS), cujos 95 volumes foram publicados pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo desde os anos finais do século XIX até 1990. Vale lembrar que esta série foi integralmente digitalizada e colocada à disposição do público na Internet pela Unesp, disponível em: <https://cutt.ly/TUqQIDq>. Também foram consultados manuscritos digitalizados das correspondências oficiais da capitania de São Paulo, Goiás e Mato Grosso pertencentes à coleção do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Este conjunto documental foi digitalizado e tornado público pelo projeto Resgate Barão do Rio Branco, atualmente acessível através da página da Fundação Biblioteca Nacional, do Rio de Janeiro, disponível em: <https://cutt.ly/1UqWall>.

circularam pelos caminhos, deixando registradas suas impressões gerais sobre este ou, ainda, apontamentos sobre as técnicas construtivas e a descrição do encontro com as tropas de muares. Dentre estes, ganharam relevo os casos do cronista Frei Gaspar da Madre de Deus e viajantes como John Mawe, Edmund Pink, Gustav Beyer, Wilhelm Eschwege e Hercule Florence.

Dedicamos a parte final do segundo capítulo para apresentar alguns exemplos de como o desenvolvimento da economia açucareira paulista afetou o fluxo de outros eixos de comunicação da infraestrutura viária, casos do chamado Caminho do Sul e da antiga rota das Monções. No primeiro caso, empregamos fontes relativas ao afluxo de animais desde os campos sulinos até a vila de Sorocaba. Trata-se de séries documentais formadas a partir dos registros fiscais que apontavam a passagem dos animais para a cobrança de um imposto de circulação, taxado em distintos pontos do caminho desde Viamão até Sorocaba²³.

Uma dificuldade encontrada ao trabalhar com estas fontes é o fato delas serem bastante incompletas e lacunares, impossibilitando a elaboração de longas séries quantitativas para a comparação do tráfego dos distintos animais em diferentes conjunturas. Assim, para o século XVIII tem-se os dados dessa circulação, com a distinção dos tipos de tropas, apenas para os anos de 1769-71 e de 1793-98. Já para a primeira metade do século seguinte foi possível a elaboração de uma série mais completa, com dados anuais de 1820-49. Ao reunir essa documentação, buscamos problematizar o volume do fluxo das distintas tropas – vacuum e muar – a fim de compreender se a expansão da lavoura canavieira em São Paulo teve impacto mensurável no afluxo desses animais pelo caminho durante a primeira metade do Oitocentos.

Para o caso da rota monçoieira, fomos buscar na coleção de manuscritos denominada *listas nominativas anuais por habitantes*, do Arquivo Público do Estado de São Paulo, tabelas detalhando a produção, consumo e exportação de gêneros de cada vila da capitania de São Paulo. Produzidas anualmente, essas listas tinham como principal objetivo fazer um censo da população paulista, sobretudo, para fins militares e fiscais. A partir dos anos finais do Setecentos, a Coroa determinou que se enviassem dados detalhados da produção, consumo e exportação de cada vila, em quadros específicos preparados para este fim. Entretanto, nem todas

²³ As fontes disponíveis detalhando o afluxo de animais do Sul foram compiladas e discutidas em trabalhos dedicados a questões relacionadas ao tema do comércio de animais vindos do Sul, dentre os quais destacam-se: Maria Thereza Schörer Petrone. *O Barão de Iguape*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1976; Herbert Klein. A oferta de muares no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 19, n. 2, mai.-ago. 1989; Martha Hameister. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c.1727-1763)*. 2002. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002; Carlos Eduardo Suprinyak. *Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. 2006. Dissertação (Mestrado). – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

as vilas conseguiram elaborar os dados para os submeterem anualmente ao Conselho Ultramarino, o que, novamente, nos deixa com uma série documental incompleta e lacunar.

Ainda assim, esses dados foram importantes para identificarmos, por exemplo, produtos e volumes comercializados pela rota monçoeira no começo do século XIX ou, ainda, o volume de gêneros exportados pelas vilas açucareiras do antigo Oeste paulista entre os anos de 1798-1822. Ao reunir e analisar esta documentação, buscamos problematizar em que medida a expansão da lavoura canavieira para vilas como Itu, Porto Feliz e São Carlos (atual Campinas) modificou o fluxo mercantil de gêneros de abastecimento para Cuiabá e Mato Grosso através da rota monçoeira, de modo a compreender se esta mudança teria atuado como mais um fator contribuinte para a desarticulação deste caminho, verificada nos anos 1820.

No terceiro e último capítulo desta tese procuramos singularizar o modo como a economia paulista se integrou aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português. Para tanto, buscamos centrar o foco das análises muito mais nos fluxos relativos ao comércio açucareiro, especialmente no intuito de refletir sobre três problemas principais: os papéis dos portos de Santos e Rio de Janeiro na inserção do açúcar paulista no mercado mundial; os limites para a expansão da lavoura canavieira pelo interior em um sistema de comunicações cuja logística de transporte baseava-se nas *estradas de terra – tropas de mula*; o impacto que a transição da cultura cafeeira do vale do Paraíba para as áreas de produção do açúcar em São Paulo teve na organização do sistema de comunicações e de transportes, já no período posterior à independência política do Brasil.

Para o desenvolvimento deste terceiro capítulo, uma vez mais, optamos pela articulação de tipos documentais bastante distintos, razão pela qual ele também foi organizado em três seções. Na primeira delas buscamos discutir o papel dos portos de Santos e do Rio de Janeiro na inserção dos gêneros de exportação de São Paulo nos circuitos marítimos do sistema mercantil português. Como ponto de partida, optamos por retomar, ainda que brevemente, a discussão acerca da participação da América portuguesa nos quadros do comércio ultramarino através dos dados da *Balança Geral de Commercio do Reyno de Portugal com os seus Domínios*. Interessou-nos, nesse primeiro momento, identificar a posição e o peso do comércio da capitania de São Paulo no âmbito das relações comerciais luso-brasileiras com o Império português na virada do Setecentos para o Oitocentos.

Logo de princípio, nos deparamos com o problema de os dados para esta capitania serem incompletos, registrando informações para o porto de Santos apenas entre os anos de 1796 e 1799. A historiografia que se dedicou à análise desses dados aponta para uma inserção muito fraca dos gêneros paulistas no comércio marítimo português em fins do Setecentos. Os números

apresentados, porém, não condiziam com os volumes e valores desse comércio tal como registrado em outras séries documentais.

Partimos, assim, em busca de compor séries relativas à movimentação de entrada e saída de embarcações no porto de Santos, registrando as quantidades e tipos de navios envolvidos no comércio dos gêneros paulistas, seja através do circuito de cabotagem seja no circuito ultramarino. Além das embarcações, buscamos qualificar os valores exportados por cada um dos circuitos, bem como os volumes e produtos que circularam por essas vias. Todas essas informações foram reunidas a partir de diferentes fontes, como memórias econômicas produzidas por um governador da capitania²⁴; listas compiladas por viajantes a partir de documentação oficial a que tiveram acesso²⁵; mapas de importação e exportação do porto santista em distintos acervos²⁶.

Não obstante os dados compilados a partir dessa documentação tenham fornecido números igualmente lacunares para os anos de 1799 a 1821, eles nos permitiram uma mirada mais complexa para essa conjuntura. Uma análise qualitativa desses dados revelou os destinos das embarcações envolvidas no comércio exportador saído do porto de Santos; o número de embarcações envolvidas nas duas modalidades de comércio – cabotagem ou ultramarino –; os volumes, valores e produtos comercializados com outros portos, todos eles discriminados segundo o circuito por onde fluíam. Tais dados contribuíram para uma compreensão mais aprofundada acerca do comércio de exportação de São Paulo no período, permitindo uma

²⁴ Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça (governou de 1798-1802) preparou uma memória econômica da capitania de São Paulo onde detalhou a movimentação das embarcações entradas e saídas do porto de Santos para o ano de 1799, além dos mapas de importação e exportação do dito porto para os anos de 1799-1801. Ver: MEMÓRIA Econômico Política da Capitania de S. Paulo. Primeira Parte. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Separata do volume XV, 1961.

²⁵ Em *Reise in Brasilien*, publicado originalmente em 1823, os conhecidos viajantes bávaros Johann Spix e Carl von Martius publicaram uma série de dados demográficos e econômicos da então capitania de São Paulo. Para este trabalho estamos utilizando os dados da movimentação de embarcações do porto de Santos, bem como os de importação e exportação do referido porto para os anos de 1807 e 1813 extraídos da edição inglesa publicada em 1824. Ver: Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Phillip von Martius. *Travels in Brazil, in the years 1817-1820*. Vol. 2. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824. Disponível em: <https://cutt.ly/KY3WoRd>. Acesso em: 17 dez. 2021.

²⁶ Os mapas de importação e exportação referentes aos anos de 1808, 1810, 1811, 1812, 1815, 1817, 1819 e 1820 foram localizados no fundo da Real Junta de Comércio do Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro. Ver: ANRJ. Real Junta do Comércio. *Mapas de importação e exportação do porto de Santos*. Caixa 448, pacote 1. Já as informações dos anos 1816, 1818 e 1821 foram publicados nos quatro primeiros volumes do Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Ver: MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1816. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. II. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1818. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 71-77; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1821. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 55-77.

melhor qualificação dos modos de inserção nos circuitos marítimos do sistema mercantil português, explicando os papéis de Santos e do Rio de Janeiro nesse comércio.

Já a segunda parte deste terceiro capítulo traz a discussão acerca da transição da economia açucareira para a cafeeira nas áreas de serra acima. Para tanto, procuramos abordar esse tema a partir dos limites logísticos que a logística de transporte do açúcar impunha à expansão da lavoura canavieira para as terras férteis localizadas mais à oeste, inviabilizando, dessa forma, a ampliação dos volumes exportados pela província. Para tanto, mobilizamos documentos oficiais, como uma estatística produzida sob encomenda da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo (ALPSP) em fins da década de 1830²⁷, com o propósito de calcular o valor do frete do transporte do açúcar a partir das distintas vilas produtoras desse gênero até o porto de Santos. Essa operação nos permitiu traçar o arco de viabilidade econômica da produção açucareira levando-se em conta a configuração do sistema de comunicações e da logística de transporte daquela conjuntura. A elaboração e apresentação de um mapa temático contendo esse arco de viabilidade econômica da produção açucareira paulista nos auxiliou a refletir sobre a atuação de grupos das elites locais, representados por deputados da ALPSP, na proposição de planos e projetos de lei para o desenvolvimento dessa infraestrutura no sentido de garantir a expansão da fronteira econômica em direção ao Oeste.

Não foi por outra razão, portanto, que na terceira e última parte do capítulo passamos a tratar dos projetos de transformação do sistema de viação e transporte de São Paulo em meio ao processo de transição da lavoura cafeeira desde o vale do Paraíba até as áreas de serra acima. Com este propósito, seguimos explorando os dados compilados na estatística produzida sob encomenda da Assembleia Legislativa, referentes aos anos de 1835-36, a fim de destacar as áreas e volumes relativos à produção açucareira e cafeeira em São Paulo na segunda metade daquela década. Em seguida, recorreremos à coleção da legislação promulgada pelos deputados da ALPSP, entre 1835-49, visando destacar as leis relativas aos sistemas de circulação e

²⁷ Daniel Pedro Müller. Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de S.Paulo. 3ª ed. facsimilada. São Paulo: Governo do Estado, 1978, pp. 126-135. [1ª ed. 1838].

transporte da província, discutindo algumas leis específicas, como a instituição das Barreiras²⁸; a criação do Gabinete Topográfico²⁹; e a abertura de uma nova estrada carroçável³⁰.

Passado à limpo o conjunto de leis que incidiam sobre a infraestrutura viária, passamos a trabalhar com a série documental dos registros produzidos pelas Barreiras de Cubatão e do vale do Paraíba³¹. A compilação dos dados contidos nesses livros nos permitiu comparar os volumes de café passados pela Barreira do Cubatão àqueles passados pelas principais Barreiras do vale do Paraíba entre as décadas de 1840-50. O objetivo, aqui, foi o de quantificar as importâncias dos volumes de café escoados por cada uma das respectivas regiões produtoras desse gênero de exportação, buscando identificar o momento em que se deu a transição da lavoura cafeeira do vale do Paraíba às áreas de serra acima.

Concluimos a tese com a análise de uma lei, aprovada em 1838 pelos deputados da ALPSP, autorizando a construção de uma ferrovia ligando Santos às áreas produtoras de gêneros de exportação no Oeste. Ainda que o plano dessa ferrovia não tenha se materializado em fins dos anos 1830, ou no começo dos 1840, o texto da legislação, que detalhava como a ferrovia devia ser construída, já nos dá a ver os desígnios das elites paulistas em relação ao território da província ou, dito de outra forma, revela a concepção territorial que buscava expandir a fronteira econômica da província pela adoção de uma nova técnica que superasse os limites logísticos do sistema assentado no binômio logístico *estradas de terra – tropas de mula*.

Ficam detalhados, deste modo, o plano de redação, as fontes e as abordagens que empreendemos para a realização de cada capítulo deste trabalho. Antes de concluirmos esta seção introdutória, porém, convém fazer breves considerações acerca do recurso metodológico

²⁸ As Barreiras eram postos fiscais, estabelecidos nas margens dos principais caminhos provinciais, com a função de cobrar taxas que incidiam sobre carros, animais ou pessoas, independente da mercadoria que se estivesse transportando.

²⁹ A proposta dos deputados era que este gabinete fosse uma repartição provincial de obras públicas que, dentre outros equipamentos previstos em sua estrutura, mantivesse uma escola para a formação de engenheiros construtores de estradas. O Gabinete Topográfico chegou a funcionar, ainda que de modo intermitente entre 1835-38 e 1840-49, tendo mais de cinquenta alunos matriculados e mais de uma dezena indivíduos que efetivamente concluíram sua formação, tendo atuado como engenheiros civis durante a segunda metade do Oitocentos.

³⁰ Trata-se dos planos para a construção da estrada da Maioridade, via de comunicação que ligaria a região do planalto paulista ao porto de Santos, em substituição à antiga Calçada do Lorena.

³¹ No Arquivo Público do Estado de São Paulo há uma série documental específica para os livros com os registros dos produtos que passavam pelas Barreiras. Como informa José Jobson de Arruda, trata-se de 431 latas que correspondem ao total das 61 barreiras que existiram na província de São Paulo entre 1835-91. A documentação é composta por distintos livros que registravam a movimentação de cada Barreira, como o Livro Diário-Taxa; o Livro do Movimento Mensal; o Livro de Conta Corrente; o Livro Receita e Despesa; o Livro de Exportação e o Livro de Gênero e Miunças, dentre outros. Havia, ainda, livros específicos para determinados gêneros, como o Livro do Açúcar; o Livro da Aguardente e o Livro do Café. Sobre a documentação referente às Barreiras paulistas, ver: José Jobson de Andrade Arruda. As Barreiras como fontes primárias para a história da província de São Paulo no século XIX (1835-1892). In: *Memórias da I Semana da História*, Franca, p. 17-26, 1979.

aos modelos geográficos e à Cartografia Temática ao longo dos três capítulos deste trabalho. Um primeiro ponto a esclarecer é que aqui, tentamos utilizar tanto os modelos como os mapas temáticos como instrumentos analíticos, isto é, nos propomos a construí-los a partir das problematizações levantadas no âmago das discussões realizadas em cada um dos capítulos, de modo que pudessem contribuir para a própria formulação dos respectivos argumentos. Procuramos, pois, que nossos modelos geográficos e mapas temáticos não fossem empregados apenas como elementos ilustrativos ou de localização.

Sobre a Cartografia Temática, Fernand Joly já apontava, na década de 1970, tratar-se de produções que vão além de uma simples representação do território. Para este geógrafo, “o termo cartografia temática popularizou-se e entrou em uso corrente e internacional para designar todos os mapas que tratam de outro assunto além da simples representação do terreno”³². Assim, dependendo da formação e especialização dos profissionais de cada área que produzem mapas – geólogos, geomorfólogos e historiadores, dentre outros – o resultado será bem distinto, pois suas particularidades acadêmicas influenciam na coleta de dados, na redação e na comunicação que se pretende fazer através dos mapas. Ainda segundo Joly:

[...] o objetivo dos mapas temáticos é o de [...] fornecer, com o auxílio de símbolos qualitativos e/ou quantitativos dispostos sobre uma base de referência, geralmente extraída dos mapas topográficos ou dos mapas de conjunto, uma representação convencional dos fenômenos localizáveis de qualquer natureza e de suas correlações³³.

Em outras palavras, além de se diferenciarem dos mapas topográficos por representarem fenômenos de qualquer natureza dispersos sobre a superfície terrestre, os mapas temáticos também se distinguem pela inserção de elementos visuais, produzidos pelo pesquisador, que serão sobrepostos a uma representação cartográfica de determinado espaço geográfico.

A disposição desses elementos visuais sobre uma base de referência implica no uso de símbolos e sinais apropriados, visando, antes de tudo, torná-los inteligíveis ao leitor a partir de uma melhor comunicação visual dos resultados. As regras dessa simbologia pertencem ao campo da semiologia gráfica, como indica o título da obra seminal de Jacques Bertin³⁴. Nesse trabalho, Bertin explica que um dos objetivos da cartografia temática é a elaboração de mapas que permitam a leitura e assimilação rápidas por um leitor não especializado. Para tanto, criou uma metodologia de representação em que definiu seis variáveis visuais com as quais se torna

³² Fernand Joly. *A Cartografia*. Campinas: Papirus, 1990, p. 75. [1ª ed. bras. 1976].

³³ *Idem*, pp. 74-75.

³⁴ Cf. Jacques Bertin. *Sémiologie graphique: les diagrammes, les reseaux, les cartes*. Paris: Mouton-Gauthier-Villars, 1967, 431p.

possível qualificar diferenciações locais: forma, tamanho, orientação, cor, valor e granulação³⁵. Cada uma das variáveis propostas na metodologia de Bertin apresenta propriedades perceptivas específicas, entretanto nenhuma possui todas elas simultaneamente. Assim, como apontou Joly, “a arte do cartógrafo reside na escolha daquelas [variáveis visuais] que tornarão a informação tão inteligível e transmissível quanto possível”³⁶.

Nesse sentido, a cartografia temática é a interpretação cartográfica de um dado problema formulado pelos pesquisadores. Daí a importância de uma formulação bastante precisa do problema antes de se iniciar qualquer investigação. Outro aspecto chave é a capacidade de hierarquizar os dados investigados e de selecionar as variáveis visuais, como vem apontando Roger Brunet em sua vasta obra³⁷. Um mapa temático é mais efetivo quando a informação espacial é apresentada de modo hierarquizado, conferindo maior destaque ao elemento principal para que este seja percebido rapidamente pelo interlocutor em relação aos secundários³⁸.

Com efeito, os fenômenos de natureza humana, tais como indicadores sociais, econômicos e demografia, dentre outros, já são amplamente utilizados pela Geografia Humana através da Cartografia Temática há décadas. Em contrapartida, os historiadores ainda têm dado pouca atenção às potencialidades contributivas desta ferramenta às suas investigações, talvez, em razão de não darem ao território e às relações do homem com o espaço no tempo o protagonismo do qual Milton Santos e María Laura Silveira diziam ser necessários para se elaborar uma teoria do Brasil a partir do uso do território.

Deste modo, através dos modelos geográficos e mapas temáticos apresentados ao longo deste trabalho, procuramos exemplificar como a Cartografia Temática pode contribuir com o trabalho do historiador, empregando-a enquanto uma ferramenta de análise qualitativa e, ao

³⁵ Segundo essa metodologia, para que se possa representar os mais distintos temas, essas variáveis visuais devem ser aplicadas aos modos de implantação: pontual, linear ou zonal. Para estudos sobre o emprego das variáveis visuais da semiologia gráfica na elaboração de mapas temáticos, recomenda-se a leitura do já citado trabalho de Jacques Bertin. *Sémiologie graphique: les diagrammes, les reseaux, les cartes*. Paris: Mouton-Gauthier-Villars, 1967, 431p. Para obras em português contendo sínteses práticas desse estudo, ver: Fernand Joly. *A Cartografia... Op. Cit.*, pp. 13-29; Rosely Sampaio Archela; Hervé Théry. Orientação metodológica para construção e leitura de mapas temáticos. *Confins*, 3, 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/3483>>. Acesso em: 21 dez. 2021.

³⁶ Fernand Joly. *A Cartografia... Op. Cit.*, p. 17.

³⁷ Para ficarmos em apenas um exemplo, ver: Roger Brunet. *Le déchiffrement du monde: théorie et pratique de la géographie*. Paris: Belin, 2001, 401p.

³⁸ Nesse sentido, para a elaboração de um mapa temático é essencial a existência de uma relação de espacialidade entre, no mínimo, duas ou mais localidades, já que mapas temáticos com dados de apenas uma localidade, não possuem efeitos práticos de comunicação. Neste caso, outras formas de apresentação de dados podem ser utilizadas, tais como gráficos, quadros e tabelas. Sobre esse assunto, Tiago Gil e Leonardo Barleta assinam artigo no qual descrevem distintas formas de representação do conhecimento histórico além da narrativa impressa em papel ou em seu correspondente digital (PDF). Ver: Tiago Luís Gil; Leonardo Barleta. Formas alternativas de visualização de dados na área de História: algumas notas de pesquisa. In: *Revista de História*, São Paulo, n. 173, pp. 427-455, jul.-dez., 2015.

mesmo tempo, um instrumento retórico à serviço da narrativa. Dito de outro modo, defendemos que o historiador pode ser um cartógrafo na medida em que se interesse pela composição dos mapas que emprega em sua produção historiográfica. Nesse sentido, a Cartografia Temática pode nos servir como auxiliar na construção de abordagens originais às fontes ou, ainda, na análise de problemas já levantados pela historiografia. Seu principal aporte, no entanto, se encontra na eloquência que ela pode conferir à argumentação da narrativa historiográfica. Estas, portanto, as perspectivas adotadas na composição dos modelos geográficos e mapas temáticos empregados nos capítulos que seguem.

CAPÍTULO 1: DO MAR PARA O SERTÃO

**CONSTITUIÇÃO E EXPANSÃO DOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES E
TRANSPORTES EM UMA ECONOMIA DE ABASTECIMENTO**

1.1) O POVOAMENTO DO INTERIOR E A CONSTITUIÇÃO DA REDE DE CAMINHOS

Alguns mapas e textos do século XVII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa. Os toscos desenhos e os nomes estropiados desorientam, não raro, quem pretenda servir-se desses documentos para a elucidação de algum ponto obscuro de nossa geografia histórica. Recordam-nos, entretanto, a singular importância dessas estradas para a região de Piratininga, cujos destinos aparecem assim representados como em um panorama simbólico.

Sérgio Buarque de Holanda³⁹.

A fundação da vila de São Vicente, em 1532, marca o início efetivo da colonização na porção sul da América portuguesa. Diante da exiguidade dos colonos e das dificuldades do povoamento nesses primeiros anos, era necessário que os europeus se habituassem às práticas e costumes indígenas até se adaptarem à vida em meio tão distinto daquele de onde haviam vindo. É nesse sentido que Sérgio Buarque de Holanda destaca que “os adventícios”, ao menos nos primeiros séculos de ocupação, não acrescentaram nada às “estreitas veredas e atalhos” que as populações indígenas haviam aberto para uso próprio. Segundo Holanda, para os sertanistas, o “sistema de viação que aqui encontraram foi um auxiliar tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena”⁴⁰.

Sobre o tema da penetração e ocupação dos sertões ao sul da América portuguesa entre os séculos XVI e as primeiras décadas do XVIII, John Manuel Monteiro aponta que essas se deram em razão da “necessidade crônica” da mão de obra indígena a ser empregada, sobretudo nas atividades agrícolas dos paulistas, assim como no transporte de mercadorias. Para Monteiro:

[...] as frequentes expedições para o interior alimentaram uma crescente base de mão de obra indígena no planalto paulista que, por sua vez, possibilitou a produção e o transporte de excedentes agrícolas, articulando – ainda que de forma modesta – a região a outras partes da colônia portuguesa e mesmo ao circuito mercantil do Atlântico meridional⁴¹.

Seguindo essa mesma linha interpretativa, o trabalho de Ilana Blaj demonstrou como o grande número de indígenas levados à região do planalto possibilitou a expansão da agricultura

³⁹ Sérgio Buarque de Holanda. “Veredas de pé posto”. In: *Caminhos e fronteiras*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 19. [1ª ed. 1957].

⁴⁰ *Idem. Ibidem*. Sobre o sistema de viação aberto pelas populações indígenas antes da chegada dos portugueses, veja-se a síntese do discurso de posse de Gentil de Assis Moura no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1920), publicado em Roberto Simonsen. *História Econômica do Brasil 1500-1820*. 4ª ed. Brasília: Senado Federal, 2005, pp. 308-311. [1ª ed. 1937]. Ver também: Benedito Calixto. *Capitanias paulistas*. 2ª ed., revista e melhorada. São Paulo, 1927, pp. XV-XVIII. [1ª ed. 1924].

⁴¹ John Manuel Monteiro. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 57.

comercial e, com ela, o comércio de gêneros alimentícios e gado, integrando, através de uma rede de caminhos, a vila de São Paulo a outros núcleos populacionais do interior⁴². Trata-se, como caracterizou a autora, de um processo de “sedimentação em um quadro de aparente dispersão⁴³”.

Não só os caminhos terrestres eram importantes para este paulatino processo de ocupação do planalto, mas também o sistema hidrográfico. Em estudo publicado originalmente na Revista do IHGSP em 1899, o geógrafo Teodoro Sampaio já destacava o valor da hidrografia da região na comunicação e trocas realizadas pelos moradores de diferentes núcleos povoados da vila de Piratininga ao findar do Quinhentos:

Nesses tempos os rios eram estradas de um valor inestimável. [...] Embarcados em sua canoa, o padre, o negociante, o fazendeiro, o simples homem do povo podiam atingir qualquer ponto dentro da zona povoada em torno de Piratininga. Navegando rio acima, alcançavam a Conceição dos *Guarus* o Maqueribu onde depois se estabelecera João Pires, *S. Miguel e Taquaquetuba*, onde mais tarde o Padre João Álvares aldeou alguns índios Guaianases, e atingia-se o sítio de *Boigi* da sesmaria de Brás Cubas, no lugar em que alguns moradores tinham já iniciado uma pequena povoação que foi a origem da atual cidade de Mogi das Cruzes.

Descendo o rio para baixo de S. Paulo, tocava-se primeiro no sítio de *Nossa Senhora da Esperança*, com um aldeamento fundado por Manuel Preto, e que veio a ser depois a capela e povoado de *Nossa Senhora da Espectação do Ó*; deixava-se pouco mais abaixo, à esquerda, o sítio de *Emboaçava*, de Afonso Sardinha, e podia-se ir até as primeiras lavouras de Parnaíba se se não preferisse desembarcar no porto de Carapicuíba, ou entrar pelo Geribatiba para ir visitar Pinheiros e mais além *Ibirapuera* no mesmo sítio em que ora está Santo Amaro.

Tais eram os acanhados limites do território ocupado pelos portugueses nos Campos de Piratininga ao findar do século XVI⁴⁴.

Décadas mais tarde, foi a vez de Caio Prado Júnior chamar atenção para o papel desempenhado pelo sistema hidrográfico como vetor de povoamento e de comunicação nos dois primeiros séculos da colonização da capitania vicentina. Para ele, essa era “a melhor forma” e a “mais utilizada” para o intercâmbio entre as populações que se estabeleceram no planalto. Não foi por outra razão, argumenta Prado Júnior, que o povoamento durante esse período buscou as margens dos rios para usufruir das vantagens destes como vias de comunicação⁴⁵

⁴² Cf. Ilana Blaj. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; Fapesp, 2002, p. 168.

⁴³ *Idem*, p. 90.

⁴⁴ Teodoro Sampaio. S. Paulo de Piratininga (No fim do século XVI). In: *São Paulo no século XIX e outros ciclos históricos*. 2ª ed. Petrópolis; São Paulo: Vozes; Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1978, p. 163. [1ª ed. 1898-1899].

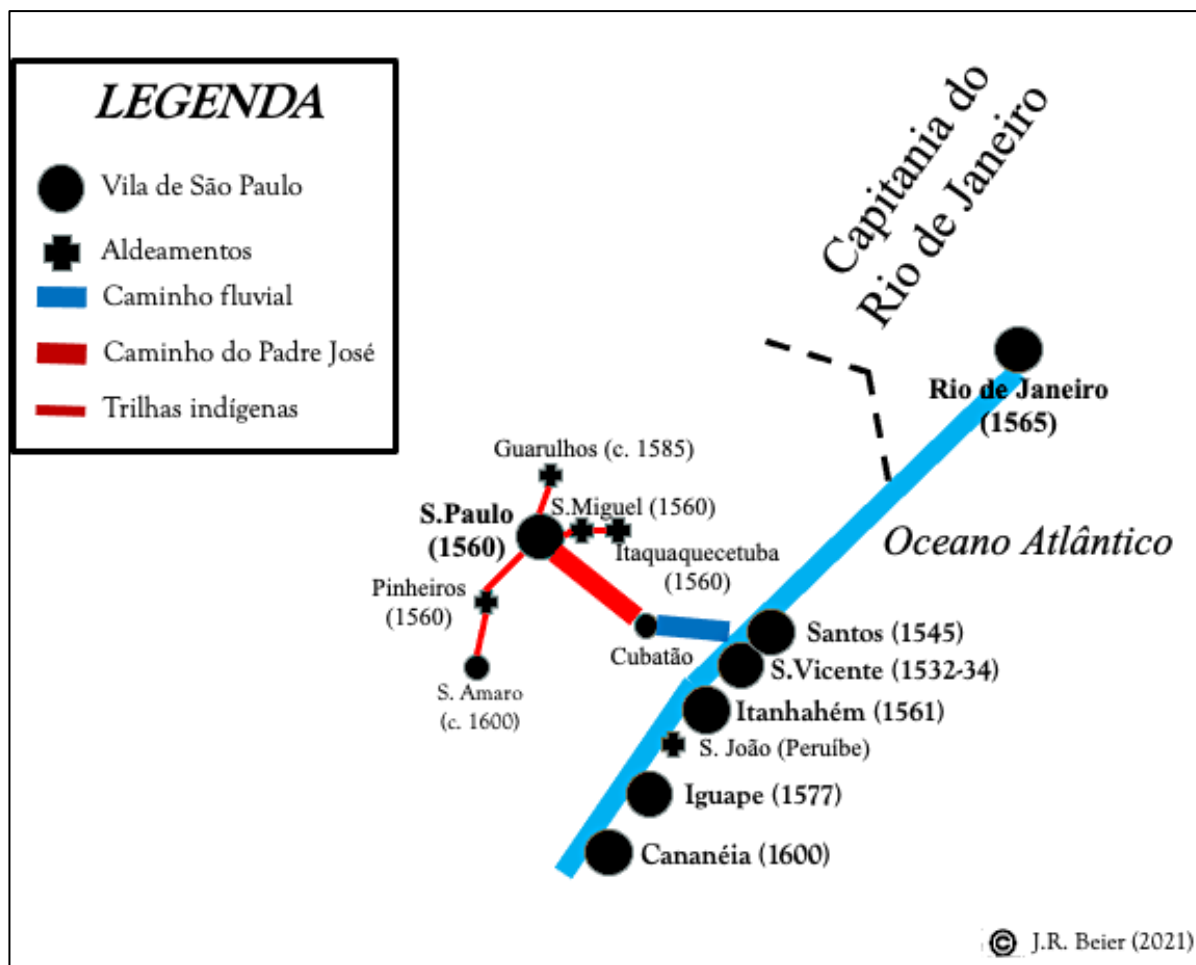
⁴⁵ Cf. Caio Prado Júnior. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 101. [1ª ed. 1933].

É, portanto, na segunda metade do século XVI que se inicia, propriamente, o lento processo de expansão das fronteiras demográfica e econômica da formação regional paulista. Este se dá com a abertura dos primeiros caminhos a partir de antigas trilhas dos indígenas e a ocupação de núcleos de povoamento estabelecidos do interior⁴⁶. Nesse primeiro momento, tais caminhos se estabeleceram a partir da expansão da fronteira demográfica a fim de comunicar os núcleos instalados no litoral – Santos e São Vicente –, com os primeiros povoados estabelecidos na região do planalto, nomeadamente a vila de São Paulo e os aldeamentos indígenas criados em seus arredores.

Assim, ao final do Quinhentos, São Paulo de Piratininga se constituía no único núcleo urbano fundado no sertão da capitania vicentina, sendo o *Caminho do Padre José* sua principal via de comunicação com o litoral, como se pode ver pelo modelo geográfico apresentado na *figura 1*, a seguir.

⁴⁶ No correr deste capítulo seguimos as noções de fronteiras demográfica e econômica tal como apresentadas por José de Souza Martins a partir do trabalho de Arthur Neiva. Segundo Martins, ao tratarmos do processo de ocupação territorial na América portuguesa é necessário diferenciar a fronteira demográfica da econômica, pois a primeira geralmente não coincide com a segunda. Enquanto a *fronteira demográfica* é impulsionada por uma “frente de expansão” movida por populações ainda não incluídas em uma economia de mercado, a segunda é impulsionada por uma “frente pioneira” trazendo consigo os agentes da modernização. Dito de outra maneira, “a linha de povoamento avança antes da linha de efetiva ocupação econômica do território”. Ver: José de Souza Martins. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente expansão e da frente pioneira. In: *Tempo Social. Rev. Soc. USP*. São Paulo, n. 8, v. 1, p. 31, mai. 1996.

Figura 2: Sistema de comunicações da formação regional paulista (séc. XVI)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da série cartográfica histórica do território de São Paulo (séculos XVII-XIX), apresentada no *Anexo A* deste trabalho, e pela data de fundação das vilas e freguesias disponíveis em: SÃO PAULO. *Municípios e distritos do Estado de São Paulo*. São Paulo: IGC, 1995, 206p.

A análise do modelo apresentado na *figura 1* revela uma vila de Piratininga cercada por aldeamentos indígenas, além do povoado de Santo Amaro, cujo desenvolvimento se iniciou a partir dos últimos anos do Quinhentos. O projeto jesuítico dos aldeamentos buscava, sobretudo, solucionar as questões da dominação e do trabalho indígena, como apontou John Monteiro⁴⁷. Para a administração colonial desses primeiros anos de ocupação, os indígenas aldeados eram peças importantes para garantir a defesa de Piratininga e das vilas litorâneas, frequentemente assoladas por ataques de diferentes grupos indígenas que viviam na região, em especial os Tamoio. Por outro lado, esses mesmos aldeamentos eram vistos pelos colonos como uma reserva de mão-de-obra disponível para a economia colonial. No entanto, a própria maneira como se organizaram os aldeamentos, congregando diferentes grupos indígenas em um mesmo espaço, a elevada taxa de mortalidade pelo contágio de doenças trazidas pelos europeus ou, ainda, a resistência e revoltas deflagradas pelos indígenas contra a exploração de suas terras e de seu trabalho, foram fatores que levaram o projeto jesuítico a um “fracasso notável”, uma vez que os aldeamentos eram “incapazes de proporcionar as estruturas adequadas para sustentar e reproduzir uma reserva de trabalhadores”⁴⁸.

Nesse sentido, as vilas do litoral vicentino, em razão dos constantes ataques promovidos pelos Tamoio, tinham grandes dificuldades em sua capacidade de produção de alimentos, dependendo do abastecimento de víveres vindos de Piratininga. O próprio padre Manuel da Nóbrega, em 1547, reconhecia a necessidade da expansão do povoamento e fundação de novos núcleos tanto no litoral como no interior. Para Nóbrega, os habitantes das vilas costeiras:

[...] posto que tenham peixe em abundância, não tem terras para mantimentos nem para criações, e sobretudo vivem em grande desassossego porque são cada dia perseguidos dos contrários e o mantimento que comem vem do Campo, dez, doze léguas do caminho...⁴⁹”.

Vê-se, portanto, que uma vez ocupada a região de planalto e aberto o *Caminho do Padre José*, este último acabou por se transformar, de fato, em uma via fundamental para a própria manutenção da ocupação portuguesa na capitania vicentina. Através dele, no sentido do interior para o litoral, trafegavam os gêneros alimentícios que se produziam “no Campo”, o gado e, até

⁴⁷ Cf. John Monteiro. *Negros da terra... Op. Cit.*, p. 42.

⁴⁸ *Idem*, pp. 45-46.

⁴⁹ Correspondência do padre Manuel da Nóbrega a Miguel de Torres. 02/09/1557. Apud John Manuel Monteiro. *Negros da terra... Op. Cit.*, p. 36.

mesmo, algum excedente de mão-de-obra indígena que se traficava com as vilas litorâneas ou para outras capitanias⁵⁰. Segundo Teodoro Sampaio:

Prosperavam a agricultura e a pecuária em torno de Piratininga. Os seus campos nutriam numeroso gado e as lavouras de mantimento davam para abastecer o litoral e para exportação. A mandioca, o feijão e o milho plantavam-se a modo dos índios, de quem se receberam os processos do amanho da terra. O açúcar ficou como privilégio de quem tinha cabedais e escravos para esse penoso gênero de cultura. [...] Do trigo chegou-se a fazer em Piratininga extensas ceareas. [...] Era também a vinha bastante cultivada. [...] Cultivava-se ainda o arroz, o algodão e os legumes [...] ⁵¹.

Já no sentido oposto (litoral – interior), vinham os produtos importados, sobretudo os da Europa, como o vinho, o azeite, os tecidos, os chapéus e, principalmente, o sal para abastecer as populações dos sertões paulistas.

Não é demais recordar que caminhos como o do Padre José, aberto ainda no século XVI, e mesmo outros que foram abertos nos séculos seguintes, pouco se distinguiam das trilhas abertas pelas populações indígenas. Eram veredas estreitas, algumas das quais, vencidas com muita dificuldade por quem teve de percorrê-las, como se vê pelos relatos de diversos cronistas, ainda que estes comentam certos exageros dada a retórica inerente à sua produção textual. O jesuíta Fernão Cardim, por exemplo, que viajou de Santos a São Paulo de Piratininga acompanhado do visitador da Companhia de Jesus, Cristóvão de Gouveia, em 1585, deu conta que o caminho do Padre José era tão “íngreme que as vezes íamos pegando com as mãos”. Informa, ainda, que todo caminho era repleto de “tijucos, o pior que nunca vi, e sempre íamos subindo e descendo serras altíssimas, e passando rios caudais de água frigidíssima” ⁵².

Destarte, ao findar do primeiro século de colonização, a vitória dos europeus nas últimas batalhas de resistência promovidas pelos indígenas dos arredores da vila de São Paulo ⁵³, somada às novas formas de recrutamento e relações de trabalho dos índios, viabilizaram uma expansão mais abrangente sobre o território, ultrapassando o entrono imediato da vila de

⁵⁰ Sobre a dinâmica de recrutamento de mão-de-obra indígena para as lavouras paulistas nas décadas finais do Quinhentos e primeiras do Seiscentos, ver: John Monteiro. *Negros da terra... Op. Cit.*, pp. 51-55 e 57-68.

⁵¹ Teodoro Sampaio. *S. Paulo de Piratininga... Op. Cit.*, pp. 170-171.

⁵² Fernão Cardim. *Tratados da gente e terra do Brasil*. Introdução e notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia. Rio de Janeiro: J. Leite & Cia., 1925, p. 353. Disponível em: <<https://cutt.ly/9Y33poT>>. Acesso em: 18 dez. 2021.

⁵³ Florestan Fernandes considera que foi a partir da instalação da vila de São Paulo na região de planalto que os colonizadores brancos conseguiram transformar as relações com as populações indígenas ao terem controle sobre algumas fontes básicas de subsistência e melhores condições para sujeitar tanto os grupos indígenas “aliados” quanto os “inimigos”. Nas palavras do próprio autor, “[...] Depois de 1554, os brancos modificaram, através da guerra, lentamente, mas de tal maneira as relações com os grupos tribais aborígenes que antes do fim do século, já se tinham tornado senhores incontestáveis da terra”. Ver: Florestan Fernandes. Aspectos do povoamento de São Paulo no século XVI. In: *Mudanças sociais no Brasil: aspectos do desenvolvimento da sociedade brasileira*. São Paulo: Difel, 1960, p. 256.

Piratininga⁵⁴. Tais transformações acabaram por promover, ainda nas primeiras décadas do Seiscentos, o avanço da fronteira econômica. Este se deu a partir da expansão agrícola que culminou com a fundação das vilas de Mogi das Cruzes (1611), a leste de São Paulo, nas proximidades das margens do rio Paraíba do Sul, e de Parnaíba (1625), a oeste, no vale do rio Tietê. Pouco antes da fundação dessas vilas foram estabelecidos os aldeamentos de Barueri (1609) e de Nossa Senhora da Escada (1611), ambos sob a administração da Coroa⁵⁵. Localizados nos arredores de Mogi e Parnaíba, esses aldeamentos congregavam parte da mão-de-obra indígena empregada pelos colonos nas lavouras de trigo e gêneros alimentícios nesse momento inicial de expansão durante o primeiro quartel do Seiscentos.

Nesse contexto, não se pode olvidar que a triticultura se desenvolveu bastante bem na formação regional paulista durante boa parte do século XVII, chegando mesmo a abastecer um mercado intercapitaniais⁵⁶. Segundo Monteiro, o momento de maior expressão dessa cultura se deu entre as décadas de 1630-1680, passando, em seguida, por um rápido processo de declínio, desaparecendo de São Paulo já no começo do século seguinte⁵⁷. Além do trigo, a cultura de gêneros alimentícios e a pecuária, estes últimos voltados a um circuito mais local, foram as principais atividades a demandar quantidades crescentes de mão-de-obra e, também, a

⁵⁴ Ao discutir a relação do chamado “bandeirantismo” e o desenvolvimento da agricultura comercial na formação regional paulista, John Monteiro destaca a interdependência dos processos de apresamento indígena e a produção. Segundo Monteiro, foi a partir do Setecentos, “[...] com a transição do trabalho dos aldeados para o trabalho escravo que os colonos estabeleceram os contornos institucionais e as relações de trabalho que definiram o papel do índio na sociedade paulista do século XVII”. Ver: John Monteiro. “O celeiro do Brasil”. In: *Negros da terra... Op. cit.*, p. 106. Ver também o capítulo 4 (pp. 129-153), onde o autor aprofunda essa discussão.

⁵⁵ Sobre o surgimento da agricultura na região de planalto, Monteiro chama atenção para o impulso externo dado por iniciativa da Coroa, representada por d. Francisco de Sousa, governador da Repartição Sul, em “implantar um modelo integrado de atividades mineradoras, agrícolas e de manufatura”. Segundo Monteiro, através desse modelo pretendia-se transformar São Paulo no “celeiro do Brasil” com a instalação de fazendas de trigo, “organizadas no modelo de *hacienda* hispano-americana”. Para tanto, a expansão da força de trabalho era decisiva, razão pela qual d. Francisco de Sousa determinou a retomada do projeto dos aldeamentos que, no entanto, deveriam estar sob administração da Coroa. Assim, os indígenas ali congregados seriam chamados a prestar serviços remunerados tanto para os colonos como para o Estado. É nesse contexto que surgem os aldeamentos de Barueri e Nossa Senhora da Escada, ainda que o mesmo não tenha sido levado a cabo como planejado após a morte de d. Francisco de Sousa, em 1611. Ver: John Monteiro. “O celeiro do Brasil”. In: *Negros da terra... Op. cit.*, pp. 102-103. Para uma produção historiográfica anterior, ver: Sérgio Milliet. *Trigais de São Paulo*. In: *Roteiro do café e outros ensaios*. 2ª ed., São Paulo, Bipa, 1946, [1ª ed. 1939]; Affonso d’Escagnole Taunay. *Trigais paulistanos dos séculos XVI e XVII*. In: *História seiscentista da vila de São Paulo*. São Paulo: H. L. Canton, 1926-1929, 4t.

⁵⁶ Antes mesmo do projeto de d. Francisco de Sousa, destacado anteriormente, um importante fator externo a impulsionar o desenvolvimento da agricultura comercial do planalto durante o Seiscentos foi o crescimento da economia açucareira colonial a partir da década de 1580, especialmente no Rio de Janeiro, ainda que nesta praça ela tenha se dado em menor escala do que na Bahia e em Pernambuco. Esse crescimento acabou por abrir oportunidades para criadores de gado e produtores de gêneros alimentícios em “zonas secundárias”, como São Paulo, onde os agricultores passaram a orientar suas atividades para este circuito comercial intercapitaniais, ainda que incipiente. Sobre os estímulos para o desenvolvimento da triticultura em São Paulo, ver: John Monteiro. “O celeiro do Brasil”. In: *Negros da terra... Op. cit.*, pp. 99-128.

⁵⁷ *Idem, ibidem.*

impulsionar a busca por novas áreas agricultáveis. Não por acaso observa-se nessa primeira metade do Seiscentos a ampliação das expedições de apresamento de indígenas simultaneamente a um aumento significativo na solicitação de cartas de sesmarias junto aos capitães donatários⁵⁸. Essa pressão demográfica, representada pela contínua expansão da mão-de-obra indígena, articulada à busca por novas terras para as lavouras de trigo e gêneros alimentícios, foram os principais fatores a contribuir para o avanço das fronteiras demográfica e econômica em três direções:

- i) ao vale do Paraíba do Sul, com a fundação das vilas de Taubaté (1645), Jacareí (1649) e Guaratinguetá (1651);
- ii) ao vale do Tietê, com a fundação de Jundiaí (1655);
- iii) na direção sul-sudoeste, onde se fundaram as vilas de Itu (1657) e Sorocaba (1661)⁵⁹.

Sobre a produção destas vilas e os parceiros com quem faziam comércio pode-se ter uma ideia a partir de um manuscrito, datado de 6 de junho de 1674, segundo o qual o Secretário do Conselho Ultramarino informava ao rei que os moradores da vila de São Paulo davam-se ao:

⁵⁸ Em estudo apresentado em 2009, o historiador Nelson Nozoe faz uma análise detalhada da concessão de sesmarias em São Paulo no período que se estende de 1568 a 1822. O trabalho constatou que do total de sesmarias distribuídas nesse período houve um maior volume de solicitações nos seguintes intervalos: 1600-1649; 1720-1749 e 1780-1789. O primeiro desses intervalos coincide, justamente, com o período de desenvolvimento e consolidação da triticultura na formação regional paulista. Os outros dois intervalos relacionam-se, respectivamente, com o período de maior expressão da economia mineira e a expansão da lavoura canieira para o oeste, assuntos que serão tratados nos próximos capítulos. Ver: Nelson Nozoe. “Faço saber aos que esta minha carta de sesmaria virem...: estudo sobre a distribuição temporal da concessão de terras rurais na Capitania de São Paulo, 1568-1822”. In: VIII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E IX CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 2009. *Anais...*, Campinas: ABPHE – Associação Brasileira de Pesquisadores de História Econômica, 2009. Sobre esse assunto, ver também as considerações de John Monteiro, para quem a expansão territorial da formação regional paulista assumiu novas características a partir de 1600, deixando de lado “as modestas doações de terrenos municipais” em lugar às “vastas sesmarias” como forma de distribuir o solo rural. John Monteiro. “O celeiro do Brasil”. In: *Negros da terra... Op. cit.*, pp. 104-106.

⁵⁹ Segundo John Monteiro, já no início da década de 1640 teve início uma segunda fase de fundação de vilas articuladas à questão do acesso à mão-de-obra indígena e seus padrões de recrutamento. Nesse sentido, destaca que os colonos de São Paulo, Paranaíba e Mogi das Cruzes, em reação a uma crise no abastecimento de cativos guarani, reorientaram suas expedições para o vale do Paraíba, onde rapidamente foram fundadas as vilas de Taubaté, Jacareí e Guaratinguetá. De modo similar observa-se, anos mais tarde, esta mesma expansão à oeste, onde surgiram as vilas de Jundiaí, Itu e Sorocaba. No caso dessas últimas, suas pequenas produções agrícolas baseada no trabalho indígena abasteciam as expedições que por ali passavam e as próprias vilas serviam como ponto de partida para as viagens que penetravam o sertão em busca de mais índios. Ver: John Monteiro. *O celeiro do Brasil... Op. Cit.*, p. 109. Para um estudo aprofundado acerca do processo de fundação de novas vilas no interior da formação regional paulista, ver: Fernando Victor Aguiar Ribeiro. *Vilas do planalto paulista: a criação de municípios na porção meridional da América portuguesa*. São Paulo, 2015, 351 f. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2015, pp. 46-81 e pp. 220-261.

[...] descobrimento do certão e á fábrica e lavoura dos frutos da terra que he abundante, provendo o Ryo de Janeiro e mais capitancias de farinhas, carnes, algodoens, legumes, e outros gêneros até á Bahia⁶⁰.

Não menos importante foi o papel da mineração de aluvião, também conhecida como “catas” ou “minas de lavagem”, como atividade promotora da expansão da fronteira econômica da formação regional paulista no correr do século XVII⁶¹. Também articulada à busca por cativos indígenas, esse tipo de mineração deu origem a diversos núcleos urbanos dispersos em uma extensa faixa territorial que vai de São Paulo a São Francisco do Sul (atualmente no estado de Santa Catarina). Exemplos importantes da segunda metade do século XVII foram dois núcleos fundados ao sul da vila de São Paulo: um no litoral, a vila portuária de Paranaguá (1649); e outro no interior, a vila de Curitiba (1693).

A vila de Paranaguá, por ser litorânea, teve impacto limitado no desenvolvimento do sistema de comunicações internas da formação regional paulista⁶². Nesse aspecto, sua importância pode ser sintetizada enquanto núcleo difusor das expedições exploratórias de metais que culminaram com o estabelecimento de diversos arraiais no interior, dentre os quais, os que deram origem à vila de Curitiba⁶³. Esta última, por outro lado, teve importância fundamental na expansão do sistema de comunicações interior, pois acabou por se transformar

⁶⁰ INFORMAÇÃO do Secretário do Conselho Ultramarino, acerca dos moradores da vila de São Paulo. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1921, pp. 132-133.

⁶¹ Os primeiros descobrimentos de ouro nos arredores de São Paulo ocorreram no morro do Jaraguá e na serra da Cantareira, próximo ao aldeamento de Guarulhos, ainda nos últimos anos do século XVI. Tanto o descobrimento como a exploração das minas foram resultados de políticas de Estado da Coroa hispânica, iniciadas ainda em 1599, com a vinda de d. Francisco de Sousa para a vila de São Paulo. Tais políticas encontraram continuidade na divisão do governo do Estado do Brasil em duas partes; na criação da Repartição Sul e no retorno de d. Francisco de Sousa como governador desta última em 1608. Para um estudo detalhado sobre o papel da mineração de aluvião na ocupação da porção sul da formação regional paulista, ver: Nestor Goulart Reis Filho. *As Minas de Ouro e a formação das capitancias do Sul*. São Paulo: Via das Artes, 2013, 285p.

⁶² Criada em função da mineração, seu sítio começou a ser ocupado em 1640, mesmo ano em que se comunicou à Coroa a descoberta de ouro na região. Em 1649 foi erigido o pelourinho da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, bem como se instalou a casa de fundição para o recolhimento dos tributos devidos ao rei de Portugal. Quatro anos mais tarde, em 1653, a Coroa promove a elaboração de um mapa de Paranaguá, encomendado a João Teixeira Albernaz, que além de trazer uma representação da vila, traz ainda a indicação de numerosas minas em seus arredores e um pequeno povoado na direção do interior que aparece designado com a toponímia “nova povoação”. Ver: Nestor Goulart Reis Filho. *As Minas de Ouro... Op. Cit.*, pp. 198-201.

⁶³ Logo após as primeiras notícias da descoberta de ouro em Paranaguá, em 1648, os primeiros povoadores subiram o planalto e ali instalaram alguns arraiais para reunir os mineradores, fixando suas moradias e comércio naquele espaço. Os arraiais mais conhecidos deste primeiro momento foram os de Atuba, às margens de rio homônimo, Queimado (atual Bocaiúva do Sul/PR) e o Arraial Grande. Segundo Reis Filho, o arraial de Atuba é, provavelmente, o que aparece representado no mapa de João Teixeira Albernaz de 1653. Ver: Nestor Goulart Reis Filho. *As Minas de Ouro... Op. Cit.*, p. 208.

em um centro de articulação dos caminhos no planalto e, conseqüentemente, por integrar à formação regional paulista uma vasta região de campos propícios à atividade agropastoril⁶⁴.

O modelo geográfico apresentado na *figura 2*, a seguir, detalha os principais eixos do sistema de comunicações estabelecidos na formação regional paulista até o fim do século XVII. Três eixos destacavam-se nessa configuração:

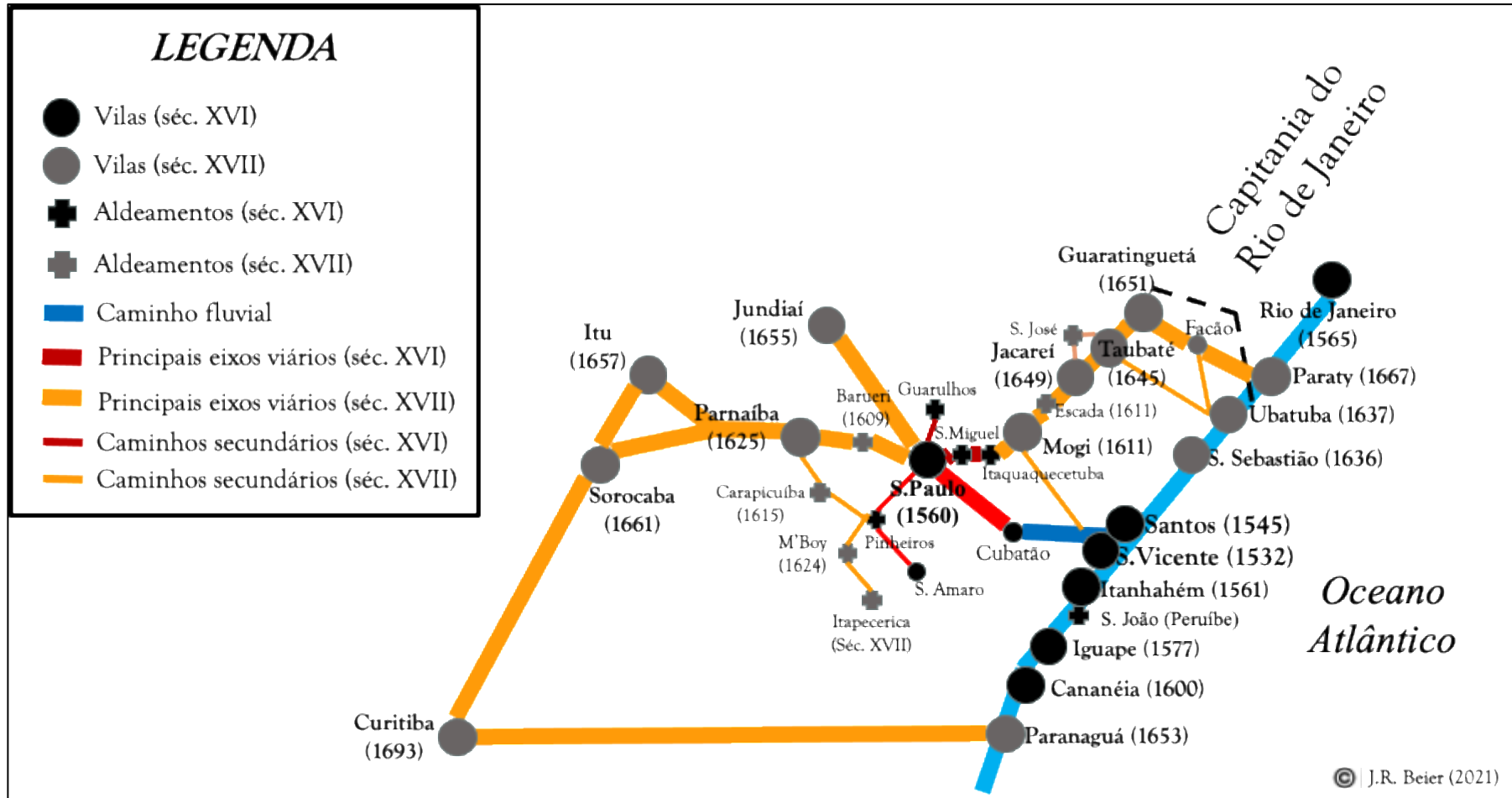
- i) o mais antigo, que partia de Cubatão e galgava a serra do Mar até atingir a vila de São Paulo⁶⁵;
- ii) o que partia para o leste, posteriormente conhecido como “caminho velho”, seguindo paralelamente o vale do rio Paraíba do Sul, atravessando as vilas e povoados estabelecidos em suas margens e arredores até chegar a Guaratinguetá⁶⁶;
- iii) o que seguia em direção ao sul, passando por Sorocaba e atravessando extensos campos até atingir Curitiba.

⁶⁴ Ao sul de Sorocaba, Curitiba foi a única vila estabelecida no planalto até 1779, quando foi fundada a vila de Castro. Suas origens remontam às diversas incursões ao sertão que, vindas de Paranaguá, revelaram a existência de metais preciosos. Após o estabelecimento de um povoado, se abriu um caminho ligando-o com a vila de São Paulo. Com o passar dos anos este caminho foi sendo ladeado por sesmarias até que em 1693 o povoado foi elevado à categoria de vila com o nome de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba. Ver: Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno. *Dilatação dos confins... Op. Cit.*, pp. 271-272; Nestor Goulart Reis Filho. *As Minas de Ouro... Op. Cit.*, pp. 209-211.

⁶⁵ Sobre o estabelecimento e reconstituição dos caminhos que ligavam Cubatão a São Paulo, vejam-se: Frei Gaspar da Madre de Deus. “Notícia dos Cubatões Antigos”. Documento da Coleção José Bonifácio do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, de 1º de janeiro de 1778. In: *Província & Nação Paulística*. Rio de Janeiro, 1972, p. 21-22; Guilherme Wendell. “Caminhos antigos da Serra do Mar”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos*, Santos, v. 2, 1966; Ines Garbui Peralta. *O Caminho do Mar... Op. Cit.*, 96p; Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. 1994, 210 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

⁶⁶ Deste caminho, duas bifurcações desciam a Serra do Mar em demanda de Parati: a mais antiga partia da vila de Taubaté e, cruzando o rio Paraitinga, atingia a então freguesia do Facão (atual Cunha); a outra descia a Serra do Mar a partir de Guaratinguetá, chegando diretamente à mesma freguesia do Facão, aonde os caminhos se encontravam e partiam em direção ao porto de Parati, já na Capitania do Rio de Janeiro. Sobre a constituição e desenvolvimento do caminho velho para o Rio de Janeiro, vejam-se: Affonso d’Escragnoille Taunay. “O caminho entre S. Paulo e o Rio de Janeiro na era colonial”. In: *Estudos de história paulista*. São Paulo: Diário Oficial, 1927, pp. 7-53; Paulo Pereira dos Reis. *O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de S. Paulo*. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1971, pp. 25-28.

Figura 3: Principais eixos viários da formação regional paulista (sécs. XVI-XVII).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da série cartográfica histórica do território de São Paulo (séculos XVII-XIX), apresentada no Anexo A deste trabalho, e pela data de fundação das vilas e freguesias disponíveis em: SÃO PAULO. *Municípios e distritos do Estado de São Paulo*. São Paulo: IGC, 1995, 206p.

Antes de passarmos a uma análise do modelo geográfico apresentado na *figura 2*, cumpre observar que, ao findar do Seiscentos, ainda não havia se constituído um eixo viário em direção ao oeste, uma vez que a própria fronteira demográfica avançara muito pouco para além dos arredores da vila de Jundiá⁶⁷. Por outro lado, chama atenção a ausência de um eixo fluvial comunicando os arredores da vila de Itu ao Paraguai, uma vez que a navegação do Tietê já era bastante conhecida e praticada desde o século XVI⁶⁸. Tal ausência justifica-se na medida em que ainda não havia se estabelecido uma rota comercial formal de fluxo regular entre as vilas vicentinas e as áreas povoadas da bacia parano-paraguaia o que, de fato, só ocorreu no século seguinte, com o estabelecimento da Rota das Monções entre Ararituaba e Cuiabá⁶⁹.

Assim, para além das ausências apontadas acima, o modelo geográfico dá a ver como o desenvolvimento do sistema de comunicações internas acompanhou, no século XVI, a progressão da fronteira demográfica, expandindo-se do litoral para, em seguida, penetrar o interior⁷⁰. Ultrapassada a verdadeira barreira que representava a serra do Mar, bem como a dura

⁶⁷ Em estudo no qual analisa o cotidiano dos moradores da vila de Santana do Parnaíba desde sua fundação, no século XVII, a historiadora Alida Metcalf aponta como aqueles colonos “viviam em e entre três mundos: a vila, o reino e o sertão”. Ao tratar deste último aspecto, a autora apresenta Parnaíba como “boca do sertão”, a oeste da cidade de São Paulo, e argumenta como a exploração desse “sertão” dominava a vida na vila no início do século XVII. Ver: Alida C. Metcalf. Vila, reino e sertão no São Paulo colonial. In: Francisca L. Nogueira de Azevedo; John Manuel Monteiro (orgs.). *Raízes da América Latina*. Rio de Janeiro; São Paulo: Expressão e Cultura; Edusp, 1996, p. 419-437.

⁶⁸ Evidência nesse sentido é o relato de viagem feito pelo governador paraguaio, Luis de Céspedes Xeria, contendo a descrição do percurso realizado desde a vila de São Paulo de Piratininga até a Ciudad Real de Guairá, no Paraguai no ano de 1628. Sobre este percurso e o mapa que o governador mandou desenhar, ver: Jorge Pimentel Cintra; José Rogério Beier; Lucas Montalvão Rabelo. Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628). In: *Anais Do Museu Paulista*, v. 26, e33, 2018. Para um estudo minucioso acerca do processo de mapeamento e conhecimento geográfico da região da bacia platina durante os séculos XVI e XVII, ver: Tiago Bonato. *Articulando escalas: cartografia e conhecimento geográfico da Bacia Platina (1515-1628)*. 2018. 352 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Curitiba, 2018. O terceiro capítulo (pp. 203-273) trata, justamente, do caminho percorrido por Céspedes Xeria, assim como das viagens realizadas por outros exploradores durante os séculos XVI e XVII e as tentativas de reconstituir seus itinerários durante os séculos XIX e XX. Ver também: José Carlos Vilaradaga. *São Paulo no império dos Felipes: conexões na América Meridional (1580-1640)*. São Paulo: Fapesp, Intermeios, 2014, 453p.

⁶⁹ Às margens do rio Tietê, a freguesia de Ararituaba (atual Porto Feliz) era o porto de onde partiam as famosas “Monções”, frotas comerciais em demanda das minas de Cuiabá. Sobre as Monções e sua importância para a economia da capitania/província de São Paulo, ver: Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. Orgs: Laura de Mello e Souza; André Sekkel Cerqueira. Notas: André Sekkel Cerqueira. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, 203p. [1ª ed. 1945]; Silvana Alves de Godoy. *Itu e Ararituaba na rota das Monções (1718-1838)*. 2002. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

⁷⁰ Como apontou Caio Prado Júnior, o desenvolvimento do sistema de comunicações da colônia acompanhou a progressão do povoamento, instalado inicialmente no litoral para, em seguida, penetrar o interior. Assim, as vias de comunicação tiveram esse mesmo sentido inicial. Foi apenas mais tarde que outras vias similares, mas em sentido oposto, foram abertas partindo de núcleos já constituídos no interior em busca de saídas mais rápidas e cômodas para o litoral. Ver: Caio Prado Júnior. “Vias de comunicação e transporte” In: *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, p. 235. [1ª ed. 1942].

resistência das populações indígenas que habitavam a região, a expansão desse sistema acabou por se dar lentamente no correr do Seiscentos, seguindo o avanço da fronteira econômica, isto é, articulada ao desenvolvimento de uma agricultura comercial orientada a um mercado intercapitania; das atividades agropastoris, mais voltadas ao abastecimento local e, ainda, da mineração de aluvião, que articulou a vasta região dos campos curitibanos à vila de Sorocaba.

Quanto ao sistema de transportes, praticamente todo ele baseava-se nos carregamentos feitos nas costas dos indígenas. Sobre as múltiplas habilidades dos indígenas se locomoverem pelo território, inclusive com grandes cargas, o jesuíta Fernão Cardim já dava notícias desde que esteve na América portuguesa, em meados da década de 1580:

[Os índios] veem sobre maneira, porque á légua enxergão qualquer cousa, e da mesma maneira ouvem; atinão muito; regendo-se pelo sol, vão a todas as partes que querem, duzentas e trezentas léguas, por matos espessos sem errar ponto, andão muito, e sempre, de galope, e principalmente com cargas, nenhum a cavalo os póde alcançar⁷¹.

Outro registro jesuítico, desta vez feito pelo padre Antonio Ruiz de Montoya em 1639, criticava o uso que os moradores de São Paulo davam aos indígenas capturados nas missões paraguaias. Segundo Montoya:

Depois de levarem a gente [indígena] para a sua terra comtudo tractavam-na unicamente á maneira de animaes; [...] o serviço em que a-empregavam era como si a gente fosse burro. Sobre os hombros punham-lhe cargas enormes, continuamente fazendo-as levar a outras povoações as cousas em que negociavam, cançando-a com o carregamento de suas cousas e de suas fazendas⁷².

Não por acaso, Sérgio Buarque de Holanda, em estudo sobre o papel de indígenas e mamelucos na expansão paulista, sintetizou o uso que os colonos de São Paulo fizeram dos indígenas no transporte de pessoas e mercadorias da seguinte maneira:

Os serviços de carga faziam-se de preferência nos ombros dos escravos e administrados. E não só os serviços de carga como o próprio transporte de 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 [a rede] fora durante longo tempo o único meio de locomoção seguro e cômodo de que dispunham os que não quisessem viajar a pé⁷³.

⁷¹ Fernão Cardim. *Tratados da terra e gente do Brasil*. 3ª ed. Introdução e notas de Batista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1978, p. 113. [1ª ed. 1925].

⁷² Antonio Ruiz de Montoya. “Primeva catechese dos índios selvagens feita pelos padres da Companhia de Jesus”. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, n. 1, v. VI, pp. 235-236, 1878-1879.

⁷³ Sérgio Buarque de Holanda. Índios e mamelucos na expansão paulista. In: *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, t. XIII, p. 283, 1949.

Sobre esses índios-carregadores, John Monteiro destaca que para o serviço se empregava exclusivamente os homens. Estes completavam o percurso de São Paulo a Cubatão em aproximadamente dois a quatro dias. De lá as cargas eram transportadas a Santos pela via fluvial. Era, portanto, justamente no transporte que se revelava a maior necessidade de excedentes de mão-de-obra indígena, sem a qual se inviabilizava a comercialização do trigo e demais produtos do planalto em outras praças⁷⁴. Nesse sentido, Monteiro argumenta que a preferência pelo transporte em costas indígenas se dava em razão desta ser mais vantajosa em relação ao uso de animais, pois tornava desnecessário o desenvolvimento de uma infraestrutura viária mais sofisticada.

[...] os carregadores índios constituíam a modalidade mais barata de transporte, uma vez que eram muito rápidos e eficientes, comiam menos e carregavam pesos consideráveis, proporcionando o mais baixo custo relativo ao valor das cargas⁷⁵.

Tal afirmação pode causar alguma surpresa, mas deve-se ter em conta que as comunicações entre os campos curitibanos e as porções mais meridionais da América portuguesa não foram estabelecidas até a década de 1730. Assim, sem acesso a um mercado de animais de cargas adequado às suas demandas, entende-se por que Monteiro afirma que, da perspectiva dos paulistas, era mais econômico manter a oferta de mão-de-obra indígena em níveis relativamente altos do que investir na abertura de uma infraestrutura para a circulação dos animais. Os índios, ainda com algumas vantagens, eram suficientes para atender às demandas de transporte da agricultura comercial paulista da segunda metade do Seiscentos. Até então, os índios eram figura onipresente não só na produção, mas também nos transportes, situação que corrobora o exemplo dado por Fernand Braudel sobre o recurso aos humanos como meios de transporte fora da Europa ocidental:

No Ocidente, o cavalo, símbolo da velocidade, é o meio por excelência de lutar contra a distância – um meio que, retrospectivamente nos parece ridículo. [...] Esta luta contra o espaço, como que de antemão perdida, encontra-se em todas as regiões do mundo. Ir à China ou à Pérsia, é tomar plenamente consciência *a contrario*, da importância do cavalo, pois lá é quase sempre ao homem que se recorre. Na China, o homem anda tão depressa, diz-se, como os pequenos cavalos da Tartária. Na Pérsia, os cavalos são magníficos mas, acima de tudo, instrumentos de guerra e ferramentas de luxo, com “arreios de prata, ouro ou pedrarias”. Não é para os transportes e ligações rápidas que servem. É ao homem que se recorre, é ao homem que se confiam as cartas urgentes, as mensagens, as mercadorias preciosas⁷⁶.

⁷⁴ John Monteiro. O celeiro do Brasil. In: *Negros da terra... Op. cit.*, pp. 123-124.

⁷⁵ *Idem*, p. 124.

⁷⁶ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. Vol. I. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 391. [1ª ed. 1979].

Entretanto, a maioria dos moradores de São Paulo e demais vilas do planalto não tinha um excedente de mão-de-obra indígena disponível para alocar no transporte de suas mercadorias, o que os levava a alugar o serviço de índios carregadores junto aos proprietários de grandes plantéis ou, ainda, diretamente nos aldeamentos⁷⁷. Assim, mesmo os produtores menos favorecidos em termos de acesso à mão-de-obra indígena colocaram sua farinha de trigo no porto de Santos entre as décadas de 1640-1680. Tal situação, porém, mudou rapidamente nas décadas finais do Seiscentos, quando o fornecimento de mão-de-obra entrou em declínio e as terras novas agricultáveis disponíveis foram ficando cada vez mais distantes do porto⁷⁸.

⁷⁷ O estudo de John Monteiro revela como o valor desse aluguel variou muito no correr do século XVII, partindo dos 320 réis por índio em 1613, caindo à metade desse valor no meio do século, voltando a subir a 240 réis por carga até as proximidades do fim do século, quando passa a subir vertiginosamente em decorrência da crise de mão-de-obra e pela corrida do ouro, atingindo o valor de 1\$280 pelo trajeto de ida e volta, mais o sustento do índio, em 1700. Ver: John Monteiro. “O celeiro do Brasil”. In: *Negros da terra... Op. cit.*, p. 125.

⁷⁸ *Idem*, p. 126.

1.2) A ECONOMIA MINEIRA: OS CAMINHOS ACOMPANHAM O DESLOCAMENTO DO EIXO ECONÔMICO DA AMÉRICA PORTUGUESA EM DIREÇÃO AO INTERIOR

Gastam comumente os paulistas, desde a vila de São Paulo até as minas gerais dos Cataguás, pelo menos dous meses, porque não marcham de sol a sol, mas até o meio dia, e quando muito até uma ou duas horas da tarde, assim para se arrancharem, como para terem tempo de descansar e de buscar alguma caça ou peixe, aonde o há, mel de pau e outro qualquer mantimento. E, desta sorte, atuaram com tão grande trabalho⁷⁹.

[...]

Todas as referidas marchas farão distância de oitenta léguas, a respeito dos rodeios que se fazem em razão dos muitos e grandes morros, e por rumo de norte a sul não são mais que dous graus de distância ao Rio de Janeiro, porque o Ouro Preto está em vinte e um graus e o rio das Velhas estará em vinte, pouco mais ou menos. E todo o dito caminho se pode andar em dez até doze dias, indo escoteiro quem for por ele⁸⁰.

André João Antonil

A descoberta de ouro no interior da América portuguesa, ainda na última década do século XVII, deu início a uma nova dinâmica social e econômica em toda a porção Centro-Sul do território. Mafalda Zemella, em estudo pioneiro sobre o abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII, já apontava para o rápido e intenso processo de povoamento das áreas mineradoras como fator determinante para que a Coroa buscasse criar uma capitania independente da do Rio de Janeiro a fim de deter maior controle sobre o território aurífero⁸¹. Não se trata de coincidência, pois, que no ano de 1709 a Coroa envide esforços para readquirir, por compra, junto aos herdeiros de Martim Afonso e Pero Lopes de Sousa, as terras das antigas capitanias donatárias de Santo Amaro e São Vicente, incorporando-as em uma única capitania sob a administração real que passou a ser denominada capitania de São Paulo e Minas de Ouro⁸².

⁷⁹ André João Antonil. Roteiro do caminho da vila de São Paulo para as minas gerais e para o rio das Velhas. In: *Cultura e opulência do Brasil*. 3ª ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia, Edusp, 1982, pp. 181-182. [1ª ed. 1711].

⁸⁰ André João Antonil. Roteiro do caminho novo da cidade do Rio de Janeiro para as minas. In: *Cultura e opulência do Brasil... Op. Cit.*, p. 186.

⁸¹ Cf. Mafalda P. Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990, p. 53. [1ª. ed. 1951].

⁸² O processo de aquisição das capitanias de São Vicente, Santo Amaro e Itanhahém por parte da Coroa interfere em um longo imbróglgio judicial envolvendo as disputas pela propriedade dessas capitanias entre os herdeiros de Martim Afonso e Pero Lopes de Sousa, também conhecido como processo Vimieiro-Monsanto. Vale lembrar que até 1709, a administração capitania ficava à cargo de um loco-tenente nomeado pelos capitães donatários que, no tocante aos assuntos militares, subordinavam-se aos governadores gerais do Estado e ao governador do Rio de Janeiro; nos de justiça, aos ouvidores gerais; e nos da fazenda, aos provedores-mores do Rio de Janeiro. A partir da compra das capitanias pela Coroa e da integração delas em uma única capitania, é o próprio monarca quem passa a nomear o governante daqueles territórios. Sobre a disputa pela propriedade das Capitanias de São Vicente e Santo Amaro, ver: Pedro Taques de Almeida Paes Leme. História da Capitania de S. Vicente, desde a sua fundação por Martim Afonso de Sousa em 1531, escrita por Pedro Taques de Almeida Paes Leme em 1772. In: *Revista Trimensal de História e Geografia*, t. IX, p. 137-178, 293-327 e 445-575, 1847; Frei Gaspar da Madre de Deus. *Memórias para a história da Capitania de S. Vicente, hoje chamada de São Paulo*. Lisboa, 1797, p. 139 e

Para sede da nova capitania foi escolhida a então vila de São Paulo de Piratininga que, dois anos mais tarde, em 1711, foi elevada à categoria de cidade.

Embora já se tenha afirmado que a descoberta do ouro ocasionou alguns efeitos negativos para São Paulo, como o abandono da produção local, a carência de víveres, a carestia e o despovoamento⁸³, tais consequências, como apontou Ilana Blaj, relacionavam-se muito mais ao surto inflacionário que as minas causaram em toda a região do que à inexistência de uma produção local ou regional. A carência de víveres e a fome deviam-se à existência de um mercado mais atrativo aos comerciantes do que as vilas paulistas: o mineiro⁸⁴. Ainda segundo essa autora, uma das principais consequências da articulação de São Paulo com os territórios metalíferos foi o incremento da concentração da produção para o abastecimento interno, da criação de gado e das atividades mercantis mais rentáveis nas mãos de uma elite paulistana.

Zemella aponta que logo após os primeiros descobrimentos auríferos, São Paulo e as demais vilas do planalto se constituíram nos primeiros abastecedores das populações mineiras⁸⁵. No entanto, é preciso lembrar que o processo de mercantilização de São Paulo antecedeu essas descobertas e, como apontou Ilana Blaj, é o desenvolvimento da vila de São Paulo e seus arredores que explica o abastecimento do mercado mineiro e não o oposto⁸⁶. As descobertas auríferas e diamantíferas dos séculos XVII e XVIII, portanto, intensificaram um fluxo mercantil que já existia nos caminhos antigos da formação regional paulista, só que agora afluindo em maior volume a centros mineradores dispersos por uma vasta área do interior do continente.

segs.; Benedito Calixto. *Capitanias paulistas*. 2ª ed., revista e melhorada. São Paulo, 1927, 310p. [1ª ed. 1924]. Para uma obra com uma síntese da questão, ver: Maria Beatriz Nizza da Silva (Org.). *História de São Paulo Colonial*. São Paulo: Unesp, 2009, pp. 13-19.

⁸³ Principalmente as obras de autores como João Capistrano de Abreu. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1988. [1ª ed. 1930]; Affonso d'Escragnole Taunay. "Historia da cidade de São Paulo no século XVIII". In *Annaes do Museu Paulista*. São Paulo, t. 5, 1931; Sérgio Milliet. "Trigais de São Paulo". In: *Roteiro do café e outros ensaios*. 2ª ed., São Paulo, Bipa, 1946, [1ª ed. 1939] e Alfredo Ellis Jr. *Resumo da história de São Paulo (quinhetismo e seiscentismo)*. São Paulo: Tipografia Brasil, 1942. Tais afirmações fizeram com que parte da historiografia das décadas seguintes advogasse a tese da pobreza e miséria paulista durante a maior parte do Setecentos, sobretudo apoiando-se em artigo de Alice P. Canabrava. "Uma economia em decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo (1765-67)". In: *Revista Brasileira de Economia*. São Paulo, v. 26, n. 4, p. 95-123, 1972. No entanto, tal visão foi colocada em questão a partir dos trabalhos demográficos de Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 2000, bem como do livro de Ilana Blaj. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; Fapesp, 2002, 394p.

⁸⁴ Cf. Ilana Blaj. Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulistana. *Revista brasileira de História, São Paulo*, v. 18, n. 36, p. 281-296, 1998.

⁸⁵ Nesse sentido, Zemella afirma que durante os primeiros anos após os descobrimentos auríferos, "a região planaltina transformou-se [...] na verdadeira retaguarda econômica das minas, privilegiada com relação ao Rio de Janeiro, já que esta capitania não dispunha de caminho direto para manter o intercâmbio com o *hinterland* aurífero". Ver: Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 62.

⁸⁶ Cf. Ilana Blaj. *A trama das tensões... Op. Cit.*, p. 205.

Para as Gerais: velhos e novos caminhos.

A epígrafe que escolhemos para abrir esta seção destaca os dois principais caminhos que, durante a primeira metade do século XVIII, abasteceram os mercados mineradores: o chamado “caminho velho”, de São Paulo; e o caminho novo do Rio de Janeiro. Dentre os produtos do fluxo mercantil que circulava pelo eixo paulista em direção aos primeiros arraiais destacam-se as boiadas, o toucinho, a aguardente, o açúcar, panos de algodão, trigo, marmelo, couro, carnes, feijão, milho e farinhas⁸⁷. Dessa lista, convém destacar a presença do açúcar e da aguardente que abasteciam esse mercado desde as décadas iniciais do Setecentos. Para Zemella, foram justamente as demandas do mercado minerador que levaram à introdução das primeiras plantações de cana nas vilas do antigo Oeste paulista⁸⁸.

Dentre os artigos importados conduzidos às minas a partir do porto de Santos, distinguem-se o sal, as armas, o azeite, o vinagre, os vinhos e aguardentes do reino. Sobre os gêneros que vinham de além-mar, Zemella os vê como bons indicadores do impacto da descoberta das minas em São Paulo, uma vez que o movimento das importações do porto santista se viu bastante incrementado entre os anos finais do Seiscentos e iniciais do Setecentos. Basta dizer que naquela praça passou a chegar uma série de artigos provenientes não só de Portugal, mas também da Inglaterra e da África, levando a autora a afirmar que Santos, naqueles primeiros anos após os descobrimentos auríferos, se converteu em uma verdadeira porta de entrada dos produtos vindos de além-mar para o abastecimento das minas⁸⁹.

Os produtos que vinham de Santos com destino às minas deviam subir o Caminho do Mar em direção a São Paulo e de lá tomar um dos três caminhos utilizados pelos moradores do planalto para a condução das mercadorias até os arraiais mineradores nas Gerais:

- i) O caminho mais antigo, denominado “caminho velho”, seguia paralelamente às margens do rio Paraíba do Sul até a vila de Guaratinguetá, de onde se caminhava até o porto de Guaipacaré para transpor a serra da Mantiqueira através da garganta do Embaú⁹⁰;

⁸⁷ Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, pp. 56-59.

⁸⁸ Segundo Zemella, uma vez que não se podia erguer engenhos nas Gerais, os paulistas passaram a concorrer com os habitantes da baixada fluminense pelo fornecimento de aguardente e açúcar àquele mercado. *Idem*, pp. 59-60.

⁸⁹ Zemella chama atenção para as distâncias que os comerciantes de São Paulo venciam em busca de tudo o que os mineiros careciam e não podiam produzir. Destaque para os muares das planícies uruguaias, territórios correntinos e enterrianos; para os tecidos vindos da Inglaterra; os vinhos, aguardentes e azeites vindos de Portugal e, até mesmo, de alguns escravos africanos. Ver: Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, pp. 59-62.

⁹⁰ Este caminho teve sua rota descrita detalhadamente por Antonil, como já destacamos na epígrafe desta seção. Ver: André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil...* *Op. Cit.*, pp. 181-183.

- ii) o caminho que seguia pelas freguesias de Juqueri e Atibaia em busca do vale do rio Camanducaia para atravessar a serra e atingir o sul da região mineradora;
- iii) o caminho que seguia rumo ao povoado de Mogi-Mirim para cruzar a Mantiqueira através do vale do rio Mogi-Guaçu e serra do Gravi.

O tempo gasto para se atingir as minas através desses caminhos variava muito. Antonil informa, em 1711, que pelo “caminho velho” os paulistas levavam “pelo menos dous meses”⁹¹. Do Rio de Janeiro o caminho era feito por mar até Parati, e de lá subia-se a serra até atingir a vila paulista de Taubaté. Dali passava-se a Pindamonhangaba e Guaratinguetá, onde o caminho se entroncava com o eixo paulista para transpor a serra da Mantiqueira⁹². Neste caminho podia se levar “menos de 30 dias, marchando de sol a sol”, coisa que dificilmente se conseguia, pois Antonil considerava-o “mais áspero que o dos paulistas”⁹³. Essa tardança para se chegar às minas foi, seguramente, um dos fatores a pressionar pela abertura de um novo caminho que desse acesso mais rápido às regiões mineradoras a quem vinha do litoral⁹⁴. Igualmente importante era o inconveniente de parte do trajeto ser feito por mar, correndo-se o risco de o ouro vindo das minas ser pilhado por piratas que assolavam a costa sul da América portuguesa de tempos em tempos⁹⁵.

Tendo este problema em conta, o governador da capitania do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses (governou de 1697-1702), foi buscar em São Paulo alguém que fosse capaz de abrir um caminho terrestre que comunicasse diretamente a baía de Guanabara aos campos gerais e minas de ouro de Sabarabuçu. Encontrou Garcia Rodrigues Pais, filho do ilustre bandeirante Fernão Dias Pais Leme, que já em fins de 1698 deu início à abertura do dito caminho às próprias custas. Em 1701 Garcia Rodrigues concluía a abertura de uma picada, praticável apenas por pedestres, tendo levado ainda mais seis anos até dar o caminho por concluído⁹⁶.

⁹¹ Cf. André João Antonil. *Op. Cit.*, pp. 181-182.

⁹² *Idem*, p. 184.

⁹³ Antonil menciona que uma comitiva que trilhou o caminho velho do Rio de Janeiro em companhia do governador Artur de Sá e Meneses levou 43 dias para atingir o rio das Velhas, já em território mineiro. Ver: André João Antonil. *Op. Cit.* p. 184.

⁹⁴ Myriam Ellis destaca, ainda, “contingências políticas e interesses fiscais” para a escolha do Rio de Janeiro como porta de saída das Gerais e não o vale do rio Doce, “onde a topografia e a menor distância indicavam uma saída natural da capitania”. Ver: Myriam Ellis. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial. In: Alfredo Ellis Júnior. *A economia paulista no século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, p. 194.

⁹⁵ Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 117.

⁹⁶ A picada aberta em 1701 não permitia o tráfego de cavalgaduras, mas apenas pedestres carregando suas próprias cargas. Dois anos mais tarde, em 1703, Garcia Rodrigues pediu auxílio de recursos à Coroa, que não os concedeu. Recorreu, então, a seu cunhado, o coronel Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, que lhe forneceu dinheiro e escravos para concluir as obras do caminho. Ver: Paulo Pereira dos Reis. *O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de S. Paulo*. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1971, pp. 29-31.

Aberto o chamado “caminho novo”, a viagem desde o Rio de Janeiro até os arraiais mineradores passou a ser feita em torno de 17 dias⁹⁷. A substancial diminuição da distância e economia de tempo proporcionadas pela nova via provocou repercussões econômicas que afetaram diretamente as vilas do planalto paulista, o porto de Santos e, até mesmo, o comércio que a Bahia mantinha com os arraiais mineradores pelo caminho do sertão.

Segundo Paulo Pereira dos Reis, já em 1710 o tráfego do Rio de Janeiro às minas devia ser feito exclusivamente pelo caminho novo⁹⁸. Para Mafalda Zemella, desde então as vilas planaltinas tiveram seu movimento mercantil reduzido, já que os mineiros passaram a ser abastecidos pelas regiões fluminenses, em especial, pelas fazendas estabelecidas às margens do “caminho novo”, destacando-se a do próprio Garcia Rodrigues Pais⁹⁹. O porto santista, por sua vez, já havia sido suplantado pelo do Rio de Janeiro como entreposto da região aurífera ainda no final da primeira década. Nas palavras de Zemella: “os mineiros [...] elegeram o porto do Rio de Janeiro para as importações de escravos africanos e produtos europeus”¹⁰⁰.

Em 1720, quando o porto santista perdera muito de sua movimentação inicial em razão da abertura do caminho terrestre que ligava diretamente o Rio de Janeiro às áreas mineradoras, um estímulo ao comércio paulista veio através da Coroa que, por Carta Régia datada de 4 de março de 1720, declarou que...

[...] o porto dessa Praça de Santos fique aberto e franco e com liberdade de irem a elle em direitura os Navios deste Reino com a condição que os que forem a elle virão na frota do Rio de Janeiro [...] ¹⁰¹”.

É importante recordar que essa liberação para que os navios do reino viessem diretamente a Santos, a qualquer momento, sem a necessidade de seguir o sistema de frotas na vinda, deu-se em um contexto marcado pelas recentes notícias da descoberta de ouro em Cuiabá (1719). Com isso, comerciantes de São Paulo puderam tratar diretamente com os do Reino o

⁹⁷ Anos mais tarde, após a abertura de uma variante do caminho na região alagadiça da baixada fluminense, chamado de “terra firme”, o mesmo passou a ser percorrido entre 10 a 12 dias. Ver: Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, pp. 119-120.

⁹⁸ O caminho velho por Parati estava impedido de ser feito por qualquer um com carga, pois fora instalado às margens do “caminho novo”, no rio Paraíba do Sul, um registro onde se tributava os quintos reais. Ver: Paulo Pereira dos Reis. *Op. Cit.*, p. 35.

⁹⁹ Com o tempo, as margens dos caminhos para minas foram se enchendo de roças, estalagens e pastos para atenderem as necessidades dos viajantes e animais. Desses pousos surgiram cidades como Paraíba do Sul, que nasceu das roças de Garcia Pais. Ver: Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p.134.

¹⁰⁰ *Idem*, p. 63.

¹⁰¹ CARTA régia de 4 de março de 1720, declarando o porto de Santos livre e franco. In: DOCUMENTOS históricos, vol. I, Provedoria da Fazenda Real de Santos, leis, provisões, alvarás – cartas e ordens reais – Coleção n. 445, vols. I-XIII. Rio de Janeiro: Braggio & Reis, 1928, p. 62.

fornecimento dos gêneros importados que serviriam ao abastecimento das regiões mineradoras, agora acrescidas de um novo mercado ligado à São Paulo, o cuiabano.

Dessa forma, o impacto da abertura do “caminho novo” só não foi mais negativo para a economia das vilas planaltinas e do porto de Santos, pois estes acabaram abarcando o abastecimento dos novos mercados que se desenvolveram a partir das descobertas das minas de Cuiabá, em 1719; de Goiás, em 1724 e do Mato Grosso, em 1734. Toda essa vasta região do interior do continente ficou tributária do abastecimento de São Paulo, ao menos por alguns anos logo após as descobertas. Além disso, a capitania paulista auferiu grandes lucros por ser ponto de passagem e comercialização dos animais que vinham dos campos sulinos para abastecer de carnes e cavalgadas todos os centros mineradores, bem como a própria cidade do Rio de Janeiro. É nesse sentido, vale dizer, que Mafalda Zemella considera que São Paulo serviu como “retaguarda econômica das regiões mineradoras do centro e do oeste” da América portuguesa¹⁰².

Quanto ao sistema de transportes empregado nas Gerais e, também, para o abastecimento dos arraiais desse centro minerador, é preciso pensá-lo em dois momentos distintos. Logo nos primeiros anos após as descobertas, os transportes só se realizavam no dorso dos escravos, sejam eles indígenas ou africanos¹⁰³. Com o tempo, porém, foram se introduzindo os muares em substituição aos escravizados nos eixos viários utilizados para o abastecimento dos centros mineradores, bem como para o escoamento da produção em direção ao porto.

A princípio, as cavalgadas vinham dos campos de Curitiba e, também, da Bahia, pelo caminho do São Francisco¹⁰⁴. No entanto, a partir dos anos finais da década de 1730, com a abertura do caminho que integrou os campos de Viamão e adjacências a Curitiba e Sorocaba, o fornecimento desses animais passou a ser feito, preferencialmente, através da capitania paulista. Testemunha disso nos dá um ofício enviado pelo morgado de Mateus a José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches, o Conde de Valadares, então capitão-general de Minas Gerais (1768-1773), lembrando a este último do quão prejudicial “ao bem comum e aos interesses de S. Mag.^{es}” era a introdução das fazendas de éguas e burros na capitania mineira:

O negocio mais limpo, que tem esta Capitania de S. Paulo hé o dos animais, q.º se vão buscar á Fronteira de Viamão; neste trafico lucrão os que tem dinheiro, e o emprestão, ganhão os que vão comprar, utilisão-se os Fazendeiros, que povoão a Fronteira, e nas

¹⁰² Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, pp. 63-65.

¹⁰³ Os caminhos, como bem informa Zemella, eram ásperos e estreitos demais para permitir as cavalgadas. Segundo um termo de vereação da Câmara de São Paulo, datado de 30 de junho de 1721, vê-se que aldeados faziam jornadas para as minas por preços de 16 a 20 mil réis, gastando de três a quatro meses na viagem. Ver: Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 135.

¹⁰⁴ Também se fazia o transporte de animais dos campos do Sul, por terra, até Laguna, onde estes eram embarcados até o porto de Santos ou Rio de Janeiro para, então, seguirem até as minas. Ver: Zemella. *Op. Cit.*, p. 91.

passagens dos Registos pagão a S. Mag.^e concideraveis direitos. Tudo isto se perde com o estabelecimento das referidas fazendas dentro dos Registos e em Minas, porque multiplicando-se com o tempo a producção, hade cair o negocio que se vay fazer á Viamão, e não só perdem os direitos que se pagão a S. Mag.^e nos Registos, mas despovar-se-há a Fronteira, pois não haverá alguém tão desesperado, que queira viver naquelas partes faltas do necessário, exposto ao gentio e aos trabalhos da Guerra, faltando-lhe o avultado lucro¹⁰⁵.

Interessante observar na argumentação do morgado de Mateus a relação que este já fazia entre “o negócio dos animais” vindos do Sul e o povoamento daquela porção territorial. Eram os lucros obtidos na criação desses animais para o comércio em Sorocaba que mantinha o interesse dos povoadores frente à tamanhas adversidades. Mesmo levando em conta toda a retórica inerente a este tipo documental, percebe-se a importância deste comércio para a capitania paulista, ao ponto de seu capitão-general defendê-lo com vistas a evitar a perda dos recursos advindas com a taxação sobre a circulação dos muares pela capitania.

Além disso, como apontou Zemella, Sorocaba havia se tornado o grande centro fornecedor de muares para o todo o Centro-Sul da América portuguesa, atendendo não só os centros mineradores, mas também as zonas abastecedoras de gêneros e das manufaturas, convertendo este negócio na “mola principal da importante indústria do transporte” por mais de um século¹⁰⁶. Uma das principais consequências do abastecimento dos centros mineradores, portanto, foi o “aparecimento da interessante figura social do tropeiro” como produto da circulação interna dos gêneros que eram enviados aos mercados mineradores.

Para Cuiabá e Mato Grosso: pelos “caminhos que andam”

E também não faltava ocasião em que os rios, deixando de significar um estorvo para o caminhante, se transformavam, eles próprios, em caminhos – “os caminhos que andam”¹⁰⁷.

A descoberta das minas de Coxipó-Mirim e Cuiabá, em 1719 e 1722, respectivamente, atraiu milhares de pessoas a essas paragens mediterrâneas da América portuguesa, culminando no rápido povoamento da região e na constituição de um novo mercado para os comerciantes paulistas. Estes, por sua vez, passaram a abastecer essas minas não só com os gêneros alimentícios de suas lavouras, mas também com as manufaturas importadas que chegavam pelo porto de Santos, bem como com os escravos adquiridos, principalmente, no Rio de Janeiro. A

¹⁰⁵ OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao Sr. Conde de Valadares [José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches]. 13 nov.1769. In: Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo (doravante DIHCSP), vol. 19, São Paulo: Typographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1896, pp. 414-415.

¹⁰⁶ Cf. Mafalda. P. Zemella. Op. Cit., p. 92.

¹⁰⁷ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 46. [1ª ed. 1945].

dificuldade no acesso a esse novo centro, porém, marcou as relações de abastecimento que partiam da recém-instituída capitania de São Paulo, ao qual só se chegava através de uma longa viagem fluvial, que durava cerca de cinco meses, mesmo tempo empregado nas navegações de Portugal a Índia e muito mais do que o despendido na viagem entre o Rio de Janeiro e Lisboa¹⁰⁸. Assim, ainda nas primeiras décadas do século XVIII, introduziu-se uma nova modalidade de transporte no circuito mercantil da formação regional paulista: a navegação fluvial¹⁰⁹.

A viagem se fazia em canoas monóxilas, isto é, feitas a partir do tronco de uma única árvore. Estas tinham, em média, de doze a treze metros de comprimento, por metro e meio de largura e podiam carregar, além da carga de 300 ou 400 arrobas, cerca de 25 a 30 pessoas, mais o mantimento para o sustento destas durante a viagem. Na parte central das canoas se acumulavam as cargas, enquanto a tripulação constituída de seis remeiros, mais o piloto e o proeiro, espremiavam-se na frente da embarcação¹¹⁰. Segundo Buarque de Holanda, não só a feitura das canoas se dava com “matéria-prima indígena”, mas a própria técnica naval e a mareagem empregadas eram idênticas àquelas empregadas pelos “naturais da terra”:

Não se pode afirmar que, durante a era colonial, o imigrante europeu tenha acrescentado grande coisa à arte de navegação interior, tal como já a encontrara, praticada entre o gentio. Não só no fabrico das embarcações, como na mareagem, os usos estabelecidos, antes do advento do homem branco, puderam assim sobreviver longamente à subjugação dos antigos moradores¹¹¹.

O roteiro das primeiras viagens era variável, mas por volta de 1720 foi se consolidando a navegação pelos rios Tietê, Paraná e Pardo, com a instalação de um varadouro no ribeirão Sanguessuga. Localizado no ponto onde o divisor das águas entre o Paraná e o Paraguai atinge sua menor largura, ali as canoas eram esvaziadas e transportadas, por terra, cerca de duas léguas e meia (quinze quilômetros), com a ajuda de uma junta de bois¹¹². Nessa mesma localidade se

¹⁰⁸ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *As monções*. In: *Curso de bandeirologia*. São Paulo: Departamento Estadual de Informações, p. 130.

¹⁰⁹ Para Sérgio Buarque de Holanda, a despeito de a navegação no Tietê já ser empreendida com canoas pelos sertanistas desde, pelo menos, o começo do século XVII, o percurso de penetração no interior do continente através desse rio só se generalizou quando foi necessário um sistema de comunicações regulares com a região. Ver: Sérgio Buarque de Holanda. *As monções... Op. Cit.*, p. 129.

¹¹⁰ *Idem*, pp. 139-140.

¹¹¹ Sérgio Buarque de Holanda. *Monções... Op. Cit.*, pp. 56-57.

¹¹² Sérgio Buarque de Holanda. *As monções... Op. Cit.*, pp. 135-136. Sobre o transporte das canoas do ribeirão Sanguessuga, Manoel Cardoso de Abreu nos deixou o seguinte relato: “As canoas são conduzidas em carros muito grandes, de 4 rodas puxados por 6, 8 juntas de bois. As cargas pesadas vão em outros de 2 rodas e as mais medianas vão às costas dos negros, que puxam as mesmas canoas, saindo daquele lugar para a fazenda à meia noite, acompanhados de outras pessoas que vão alugadas para o serviço da viagem, com armas de fogo para a guarda e defesa dos mesmos negros, os quais não indo com esta precaução é infalível o serem feridos do mesmo caiapó, que não cessa as suas traições em semelhantes lugares”. Ver: Manoel Cardoso de Abreu. “Divertimento admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de

instalou, em 1725, a famosa fazenda de Camapuã, para o descanso e abastecimento das expedições enquanto se fazia a varação. Também não tardou muito para que se instituisse a prática de percorrer o trajeto a partir da formação de grandes comboios que partiam uma vez por ano, entre março e maio, desde o porto da freguesia de Araritaguaba (atual Porto Feliz/SP) até Cuiabá¹¹³.

A “carga”, unidade de medida empregada pelos comerciantes das monções, era tudo o que compreendesse três a quatro arrobas de peso (45 a 60 quilos), ocupando de três e meio a quatro palmos de espaço da canoa¹¹⁴. Apenas para que se tenha uma ideia da composição dos carregamentos dessas frotas comerciais, a *Tabela 1*, apresentada a seguir, traz um documento bastante interessante para a história do comércio de São Paulo em fins do período colonial. Trata-se do *Mappa dos gêneros, mercadorias e efeitos que saíram desta capitania de São Paulo para a de Cuiabá e Mato Grosso, pelo Porto Feliz no ano de 1801*¹¹⁵. Ainda que a data de produção deste documento esteja bem adiante do período de maior atividade mineradora em Cuiabá e Mato Grosso, ele interessa aqui na medida em que joga luz sobre os gêneros demandados por esse mercado, a proveniência dos mesmos e como os comerciantes paulistas se mobilizavam para trazê-los dos distintos locais de onde vinham para levá-los até Araritaguaba e enviá-los na frota monçoeira.

Tabela 1: Exportação da capitania de São Paulo para o Mato Grosso via Porto Feliz (1801)

Gênero / categoria	Volume	Unidades	Procedência
Alimentícios	2.342	Unidades	Ambos
Aguardente da terra	25	Frasqueiras	Da terra
Aguardente do Reino	6	Frasqueiras	Importado
Azeite doce	4	Frasqueiras	Importado
Farinha de mandioca	785	Alqueires	Da terra
Farinha de trigo	104	Arrobas	Da terra
Feijão	400	Alqueires	Da terra
Malvazia	3	Frasqueiras	Importado
Marmelada	24	Arrobas	Da terra
Sal	820	Alqueires	Importado
Vinagre	4	Frasqueiras	Importado
Vinho	167	Frasqueiras	Importado

Continua na próxima página...

Cuiabá e Mato Grosso”. In: *Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado, 1977, p. 71. [1ª ed. 1783].

¹¹³ As frotas podiam chegar a 300 ou 400 canoas para o abastecimento de Cuiabá, Vila Bella e outros núcleos que foram surgindo a partir da mineração. Ver: Sérgio Buarque de Holanda. *As monções...* *Op. Cit.*, pp. 135-136 e 141.

¹¹⁴ *Idem*, p. 148.

¹¹⁵ Mandado fazer por Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça, então governador e capitão-general de São Paulo (1797-1802), este documento foi encontrado por Affonso Taunay e publicado nos *Anais do Museu Paulista* juntamente com uma série estatística referente a outros portos secos e marítimos para o ano de 1801. Ver: Affonso d’Escragnole Taunay. “Um capitão general estatista”. In: *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, t. XV, pp. 41-80, 1961.

...continuação da página anterior.

Gênero / categoria	Volume	Unidades	Procedência
Ferragens/ferramentas	16.313	Unidades	Importados
Aço	50	Arrobas	Importado
Alavancas	400	Unidades	Importado
Almocrafes	740	Unidades	Importado
Chapas de cobre	22	Arrobas	Importado
Cravos de ferrar	6.000	Unidades	Importado
Enxadas	280	Unidades	Importado
Ferro	16	Arrobas	Importado
Foices	465	Unidades	Importado
Machados	340	Unidades	Importado
Pregos sortidos	8.000	Unidades	Importado
Armas e munição	60	Unidades	Importados
Chumbo	48	Arrobas	Importado
Pólvora	12	Barris	Importado
Têxteis	3.321	Unidades	Ambos
Fazendas	61	Fardos	Importado
Algodão [em pano]	3.260	Varas	Da terra
Animais	120	Unidades	Da terra
Capados [porcos]	120	Unidades	Da terra
Escravos	46	Unidades	Importados
Negros	46	Unidades	Importado
Outros	21	Unidades	Importados
Cera do Reino	16	Arrobas	Importado
Louças	5	Caixões	Importado
Valor total exportado:	24:337\$520	Reis	-

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Mappa dos gêneros, mercadorias e efeitos que saíram desta capitania de São Paulo para a de Cuiabá e Mato Grosso, pelo Porto Feliz*. 1801. 31. mar. 1802. AHU_ACL_CU_023-01. Cx. 50, doc. 3914.

Uma breve análise dos dados apresentados no quadro acima dá a ver que o comércio monçoeiro girava em torno do abastecimento de gêneros alimentícios, ferragens e ferramentas, armas e munição, têxteis, animais e escravos. A maior parte desses produtos, como os vinhos, a aguardente do reino, a malvasia, o sal, a pólvora, o chumbo, as ferragens, as ferramentas e fazendas vinham de Portugal, desembarcavam em Santos e eram reexportados por São Paulo ao Mato Grosso. Os escravos vinham do Rio de Janeiro, enquanto os gêneros alimentícios (feijão, marmelada e farinhas) e os animais (porcos), eram produzidos na região, isto é, na própria freguesia de Ararituaba e suas vizinhas, como Itu, Parnaíba, Jundiá, Juqueri e Atibaia. Mais para as décadas finais do século XVIII, São Carlos (atual Campinas), Constituição (atual Piracicaba) e Bragança também passaram a mandar gêneros alimentícios pela rota das Monções. Vale lembrar que todos esses produtos deviam estar em Ararituaba antes de março ou abril, que eram os meses mais propícios para a saída da frota¹¹⁶. Vê-se, portanto, como somente o

¹¹⁶ Os escravizados podiam vir diretamente por terra, pelo caminho do Rio de Janeiro, ou serem desembarcados em Santos para seguirem viagem através do Caminho do Mar e de Itu. Podiam, ainda, ter sido fruto de negócios entre proprietários da região e, neste caso, seguiam pelos caminhos locais. Os gêneros da terra seguiam a Ararituaba pelas estradas locais das vilas vizinhas a Ararituaba; os importados, por sua vez, frequentemente desembarcavam no porto de Santos – vindos diretamente de Portugal ou, mais comum, do Rio de Janeiro – e de

comércio com essas minas já articulava uma rede de caminhos interiores para que fosse possível o comércio com Cuiabá e Mato Grosso.

No que diz respeito ao sistema de transportes empregado nas próprias atividades mineratórias, Sérgio Buarque de Holanda informa que em Cuiabá, sobretudo nos primeiros anos após as descobertas, a falta de animais para o transporte da água e da terra resultante dos processos de extração do ouro fazia com que todo esse material tivesse de ser carregado pelos indivíduos escravizados, africanos ou indígenas. Estes, por sua vez, suportavam apenas cerca uma arroba de terra por vez (15 quilos), enquanto um boi carregaria até dez (150 quilos)¹¹⁷. Todavia, tal como ocorreu nas Gerais, com o tempo é que foram se introduzindo os bois e os muares nas minas cuiabanas. Deve-se ter em conta as enormes dificuldades encontradas para transportar esses animais através da rota fluvial, bem como o não menos complicado abastecimento de sal para o sustento da criação, já que este gênero ainda era um verdadeiro artigo de luxo na região até fins do Setecentos¹¹⁸. O uso dos animais, no entanto, se intensificou após a abertura do caminho terrestre através de Goiás em fins da década de 1730.

Com o rápido declínio da produção aurífera nas minas de Coxipó-Mirim e Cuiabá, a descoberta das novas minas de Mato Grosso, em 1734, pelos sorocabanos Fernando Pais de Barros e Artur Pais, seu irmão, serviu de estímulo importante para a manutenção da rota fluvial para aquelas paragens em busca do lucro certo e abundante que o comércio com essas minas garantia a quem se aventurasse pelo caminho desde Ararituaba¹¹⁹. No entanto, três anos mais tarde, em 1737, o ouvidor de Cuiabá ordenou que se abrisse um caminho terrestre ligando aquela vila mineradora a Goiás, enquanto dali se abriam novas estradas para as Minas Gerais¹²⁰.

De modo similar ao que ocorrera no abastecimento das Gerais, a abertura dessa nova rota terrestre, articulando diretamente as minas de Cuiabá e Mato Grosso a Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, foi um dos fatores a contribuir para que o caminho das monções entrasse em

lá subiam o Caminho do Mar até São Paulo, de onde partiam a Itu e Ararituaba. Ver: Manoel Cardoso de Abreu. *Divertimento admirável... Op. Cit.*, pp. 84-86.

¹¹⁷ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Monções... Op. Cit.*, p. 85.

¹¹⁸ *Idem*, p. 82.

¹¹⁹ *Idem*, p. 89.

¹²⁰ Roberto Simonsen dá conta de como a abertura dessas três vias, por volta de 1737, comunicou toda a região central da América portuguesa à região das jazidas ao norte de Minas Gerais e currais de São Francisco, bem como ao sul, passando por Paracatu e Pitangui, até chegar às minas de Cataguases e, dali, ao Rio de Janeiro pelo "caminho novo". Ver: Roberto C. Simonsen. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. Brasília: Senado Federal, 2005, pp. 358-359. [1ª ed. 1937].

um longo processo de declínio e desarticulação, que se estendeu até os anos 1820¹²¹. Não apenas as comunicações terrestres, mas também o surgimento de outras rotas fluviais, como as que comunicavam a capitania mato-grossense ao Pará pelos rios Madeira-Guaporé ou, ainda, pelo Tapajós. Em 1820, o naturalista francês, Auguste Saint-Hilaire, já comentava acerca do desuso da rota das monções no relato de sua viagem à Província de São Paulo.

[...] quando em 1737 rasgou-se o caminho do Goiaz a São Paulo e que comunicações foram estabelecidas entre as províncias de Mato Grosso, Rio de Janeiro e Baía, quando, enfim, foi adotado habitualmente o itinerário de ida ao Pará pelos rios Guaporé, Madeira e Maranhão, a rota de São Paulo a Cuiabá, pelos rios, começou a ser menos frequentada. Na ocasião de minha viagem, já havia quinze anos que a mesma estava sendo desprezada e depois de três anos os viajantes a renunciaram completamente. Da mesma só se servia o governo, algumas vezes, para o transporte, a Mato Grosso, de tropas ou de munições de guerra¹²².

É importante lembrar com Sérgio Buarque de Holanda, porém, que o transporte mercantil realizado por animais de carga por caminhos terrestres tão longos e difíceis, como os novos caminhos abertos a partir do final da década de 1730, não substituiu, por si só, a necessidade da navegação fluvial, uma vez que as canoas carregavam, cada uma, o equivalente a quarenta ou cinquenta bestas, tornando o custo de transporte por essa modalidade muito mais baixo¹²³. Não por outra razão, este autor aponta para uma combinação de fatores a atuar na desarticulação da rota monçoeira: a escassez de árvores apropriadas para a fabricação das canoas que faziam as viagens; o esgotamento das minas do Oeste; o desenvolvimento das rotas terrestres e fluviais e uma epidemia de febre tifoide que vitimou o que restara de pilotos e profissionais conhecedores da rota fluvial¹²⁴.

Todos esses fatores, é certo, contribuíram de forma inequívoca para a contínua diminuição do fluxo mercantil através do caminho das Monções até o seu abandono, a partir de 1838. No entanto, pouco ainda se avaliou o impacto do desenvolvimento da lavoura canavieira nas vilas planaltinas para a diminuição do comércio realizado por aquela via fluvial¹²⁵.

¹²¹ Sobre o papel da abertura deste caminho terrestre no declínio e desarticulação da rota das monções, ver: Silvana Alves de Godoy. *Itu e Araritaguba na rota das Monções (1718-1838)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica. Campinas: Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002, pp. 203-210.

¹²² Auguste Saint-Hilaire. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976, p. 243.

¹²³ Além disso, Holanda destaca que através das canoas transportava-se de modo mais eficaz grandes volumes, como peças de artilharias, por exemplo, que dificilmente seriam transportadas no lombo de mulas ou por carro de bois. Ver: Sérgio Buarque de Holanda. *Monções... Op. Cit.*, p. 152.

¹²⁴ Cf. *Idem*, pp. 98-99.

¹²⁵ Mais adiante, no segundo capítulo deste trabalho, analisa-se a hipótese da consolidação do açúcar como principal produto de exportação paulista ter sido mais um fator a contribuir com a desarticulação da rota monçoeira, uma vez que os lucros do comércio açucareiro pelo circuito atlântico nas primeiras décadas do Oitocentos talvez fossem mais atrativos aos produtores de vilas como Porto Feliz, Itu, São Carlos e Constituição do que aqueles auferidos no abastecimento de gêneros para o Mato Grosso pela rota das monções.

Do legado de mais de um século do comércio realizado pelas frotas que desciam o Tietê rumo ao Cuiabá, Buarque de Holanda destaca sua importância para a unidade do Brasil, sobretudo, em razão da abertura de comunicações regulares entre o Mato Grosso e o Pará, além delas terem sido vetores de ocupação efetiva de uma vasta extensão territorial¹²⁶.

Para Villa Boa, pelo Caminho dos Goyazes

Em 1725, Bartolomeu Bueno da Silva, alcunhado o segundo Anhanguera, e João Leite da Silva Ortiz, seu genro, encontraram ouro a poucas léguas da atual cidade de Goiás. Em outubro daquele ano, após Bueno da Silva ter regressado a São Paulo e informado suas descobertas às autoridades locais, Rodrigo César de Meneses, então governador e capitão-general de São Paulo (governou de 1721-1728), comunicou a Lisboa o sucesso da expedição. Já no ano seguinte, Anhanguera retornou à região das descobertas e fundou o primeiro povoado que, em 1739, foi elevado à condição de vila com o nome de Vila Boa de Goiás¹²⁷.

Como recompensa por suas descobertas e pela abertura do caminho que comunicava São Paulo àquelas minas, Anhanguera e seu genro receberam várias cartas de sesmarias às margens do caminho que haviam aberto, nos arredores das passagens dos principais rios¹²⁸. Mais que isso, receberam como mercê por suas descobertas a concessão para a exploração da passagem dos rios Iguatibaia, Jaguari, Pardo, Grande, das Velhas, Parnaíba, Meia Ponte e dos Pasmados¹²⁹, bem como os cargos de superintendente das minas de Goiás, para Bueno da Silva, e de guarda-mor daquelas minas, para Leite Ortiz¹³⁰.

Tal lembrança se faz necessária, pois pretendemos chamar a atenção para uma marca da atuação da Coroa portuguesa no que diz respeito à abertura de caminhos para os centros de mineração descobertos na primeira metade do Setecentos. Tal como já havia ocorrido com o

¹²⁶ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *As monções...* Op. Cit., p. 145.

¹²⁷ Para um estudo detalhado sobre o caminho do Anhanguera, ver: Nestor Goulart Reis. *O caminho do Anhanguera*. São Paulo: Via das artes, 2014, 144p. Para estudos sobre a capitania de Goiás, ver: Nádia Mendes de Moura. *Sertões de mar a mar: Goyazes em suas filigranas (c. 1726-1830)*. 2018. 556 f. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018; Deusa Maria Rodrigues Boaventura. *Urbanização em Goiás no século XVIII*. 2007. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.

¹²⁸ Deusa Boaventura informa que teriam sido nove cartas, uma para cada passagem de rio que receberam concessão de explorar. A extensão das terras doadas equivaleria a 1.300 quilômetros quadrados nos arredores de cada passagem. Segundo essa mesma autora, o direito de posse dessas terras, no entanto, foi cassado em outubro de 1733 pelo governador e capitão-general de São Paulo Antonio Caldeira da Silva Pimentel. Ver: Deusa Maria Rodrigues Boaventura. *Op. Cit.*, p. 122.

¹²⁹ *Idem. Ibidem.*

¹³⁰ Cf. Lucila Reis Brioschi. “Caminhos do ouro”. In: Carlos A. P. Bacellar; Lucila Reis Brioschi. *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas, 1999, p. 47.

“caminho novo” e, anos mais tarde, com o “caminho de Viamão”, a iniciativa da abertura do “Caminho dos Goyazes” partiu dos próprios descobridores que, em troca, como se destacou, foram regiamente recompensados com terras, mercês e cargos. Observa-se, deste modo, que a Coroa não tinha uma atuação direta, nem no planejamento, nem na execução das obras de abertura dos caminhos. Sua ação era muito mais de incentivo aos particulares que, por sua vez, arcavam com os elevados custos da empresa, por si só ou em sociedade.

Além disso, não havia um corpo de funcionários especializados para o planejamento da rota, das técnicas de construção, dos materiais a serem empregados e, tampouco, das melhorias e manutenções que deveriam ocorrer uma vez que o caminho fosse aberto. Trata-se de trilhas abertas a facão e machado por trabalhadores livres e escravos à serviço dos particulares autorizados pela Coroa a abrirem os ditos caminhos. Estes, posteriormente, serão alargados a partir do tráfego de tropas de animais como bois e muares. Também não havia gente da administração trabalhando na supervisão da abertura e, menos ainda, na própria construção da via. Quando muito, a Coroa autorizava o uso de alguns recursos da administração colonial, como ferramentas, armas ou munição.

Exemplo claro da atuação da Coroa nesse sentido é o projeto fracassado de abertura de uma estrada carroçável de Santos e São Paulo a Vila Boa de Goiás e Cuiabá, proposta em 1750 pelo engenheiro-militar genovês Francesco Tosi Colombina a Marcos José de Noronha e Brito, governador e capitão-general da capitania de Goiás entre 1749-1755¹³¹. Uma análise cuidadosa da documentação revela que este projeto não foi levado adiante por uma combinação de fatores, dentre os quais destaca-se a falta de acerto entre os termos da execução da obra e as mercês oferecidas pela Coroa à companhia¹³². Também contribuíram para o insucesso a falta de capitais entre os sócios e, ainda, o constante desentendimento entre Colombina e seus companheiros

¹³¹ CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. José, sobre o requerimento de Francisco Tossi [sic] Colombina e sócios, solicitando autorização para abrirem o caminho que vai da cidade de São Paulo e Vila de Santos a Vila Boa e daí até a Vila de Cuiabá. 16 nov. 1750. AHU_ACL_CU_008, cx. 6, doc. 457.

¹³² A Coroa aprovou a concessão de sesmarias a Tosi Colombina e sócios, no entanto os mesmos demandavam que as terras concedidas fossem maiores do que as de meia légua que estavam sendo oferecidas. Ver: REQUERIMENTO do capitão engenheiro Militar, Francisco Tosi Colombina, ao rei [d. José I], solicitando lhe fosse confirmada a provisão, por meio da qual lhe foi concedido o direito de abrir caminho da vila de Santos e da cidade de São Paulo até vila Boa de Goiás. 9 ago. 1752. AHU_ACL_CU_023, cx. 4, doc. 255; CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei d. José, sobre o requerimento de Francisco Tossi [sic] Colombina, solicitando as mercês das sesmarias e privilégios que lhe foram concedidos para abrir o caminho novo de São Paulo e villa de Santos até as vilas de Goiás e Cuiabá. 18 abr. 1753. AHU_ACL_CU_008, cx. 8, d. 554; REQUERIMENTO de [Francisco Tosi Colombina] ao rei [D. José I] solicitando sesmarias maiores que as de meia légua, que vêm sendo concedidas no caminho entre São Paulo e Cuiabá, pois esta pequena dimensão não possibilitava aproveita[mento] da terra. 18 abr. 1753. AHU_ACL_CU_023, cx. 4, doc. 263.

acerca do alto risco que representava para seus investimentos a execução de uma obra de tais proporções¹³³.

No entanto, uma vez aberto os caminhos, a Coroa atuava energeticamente no controle da circulação de pessoas e mercadorias pelos mesmos, buscando, acima de tudo, evitar a sonegação dos direitos reais sobre o ouro e mercadorias que entravam e saíam dos arraiais mineradores. Para tanto, não poupava recursos no estabelecimento de postos de controle, quer na forma de registros, contagens, guardas, presídios ou casas de fundição que, dentre os principais objetivos, estava o de fiscalizar o acesso e circulação dos territórios auríferos¹³⁴. Nesse sentido, Boaventura aponta como a Coroa buscou oficializar, através de Carta Régia de 1730, o “Caminho dos Goyazes” como única via possível para a circulação de pessoas e mercadorias com destino às minas goianas¹³⁵. Destaca, ainda, o modo como a administração colonial paulista buscou garantir, através da expedição de bandos, alvarás e regulamentos, que todas as vias de acesso ao interior da capitania paulista – que incluía as minas goianas – passassem pelo Registro de Jaguary, nas cercanias da atual cidade de Campinas/SP¹³⁶.

A despeito das tentativas de controle da administração paulista, a demanda pelo ouro da região pressionava pela abertura de novos caminhos terrestres comunicando as minas goianas às Gerais e ao Rio de Janeiro, o que acabou por levar a Coroa a legalizar o chamado “Picadão”, caminho ou atalho que comunicava Goiás a Minas Gerais, passando por Paracatu¹³⁷. Mais tarde a mesma pressão acabou por determinar a abertura de um caminho entre Vila Boa e Cuiabá, que se tornou uma opção terrestre para o abastecimento direto das minas de Cuiabá e Mato Grosso desde o Rio de Janeiro, sem a necessidade de passar por São Paulo¹³⁸.

No que diz respeito ao sistema de transportes, do mesmo modo como já havia ocorrido nas Gerais e em Cuiabá, empregou-se a mão-de-obra indígena, sobretudo nos primeiros anos após as descobertas, como carregadores das mercadorias que circulavam pelo Caminho dos Goyazes. A dificuldade de acesso na obtenção de tropas de muares em quantidade para o

¹³³ REQUERIMENTO de Fernando José Colombina [sic] ao rei [d. José] em que pede exclusão dos sócios na obra de abertura de um novo caminho de Santos e São Paulo até Goiás e Villa de Cuiabá para poder executar o projeto. 29 mai. 1753. AHU_ACL_CU_010, cx. 7, doc. 429.

¹³⁴ Cf. Deusa Maria Rodrigues Boaventura. *Op. Cit.*, pp. 107-110. Deve-se ter em conta que os presídios não tinham o sentido de prisão, como nos tempos atuais, mas de soldados reunidos para defender uma praça, para guardar e defender do inimigo, como informa o dicionário de Rafael Bluteau.

¹³⁵ *Idem*, p. 110.

¹³⁶ *Idem. Ibidem*.

¹³⁷ *Idem*, p. 113.

¹³⁸ Para Lucila Broschi, a abertura dessas picadas a partir de 1736 contribuiu para afastar São Paulo do circuito de trocas entre o litoral e as áreas mineradoras. Ver: Lucila Reis Broschi. *Op. Cit.*, p. 40.

transporte de abastecimento das minas levou a uma forte demanda pelos indígenas aldeados em São Paulo, cujo trabalho era arrendado pelos diretores das aldeias¹³⁹. Com o tempo o tráfego dos carregadores indígenas acabou sendo substituído por tropas de muares, que se organizavam em comboios de comerciantes mesmo antes da abertura do caminho ligando Viamão a Sorocaba. Após a abertura do caminho sulino, em fins da década de 1730, o acesso mais fácil a esse mercado de animais serviu de grande estímulo ao comércio de abastecimento das minas goianas, aumentando o fluxo de viajantes para aquela região.

O incremento neste fluxo tornou um bom negócio o estabelecimento de pousos, isto é, propriedades rurais para o abastecimento e abrigo dos que trilhavam o caminho¹⁴⁰. Estes, também chamados de sítios ou paragens, eram espaços formados por ranchos, roças, vendas e moradias estabelecidos às margens dos principais caminhos. Encontravam-se a distâncias regulares que, geralmente, cobriam uma jornada de viagem de aproximadamente três a cinco léguas de distância (18 a 30 quilômetros)¹⁴¹. Além da casa do chefe do pouso e de seus agregados, ali eram mantidos um pasto, um rancho e vendas para atender tropas e viajantes. Os próprios moradores ofereciam o milho e demais mantimentos que provinham das roças e criações feitas nos arredores do pouso. Tal atividade de abastecimento tornou-se rapidamente no principal negócio para os trabalhadores livres que se estabeleceram às margens do Caminho dos Goyazes¹⁴².

A abertura da via, portanto, foi um dos principais vetores de povoamento do espaço que mediava entre a vila de Jundiá, então fronteira econômica à oeste de São Paulo, e Vila Boa de Goiás. Quanto ao adensamento demográfico da região, Brioschi informa que somente entre os anos de 1727 e 1736 fizeram-se 69 registros de sesmarias ao longo do Caminho dos Goyazes, para além daquela inicial concedida aos descobridores das minas¹⁴³. Ainda segundo essa autora, a população ao longo do caminho deve ter aumentado de tal modo que, em 1736, foi criada a

¹³⁹ Cf. Nestor Goulart Reis. *O caminho do Anhanguera... Op. Cit.*, pp. 29-30.

¹⁴⁰ *Idem*, p. 30.

¹⁴¹ Considerando-se que uma légua equivale a 6,6 quilômetros, então os pousos distavam, em média, de 20 a 33 quilômetros uns dos outros.

¹⁴² Brioschi informa que o comércio de beira de estrada não gerou grandes fortunas, mas foi responsável por “rendimentos diferenciados” para os moradores do Caminho de Goiás. Para além de suas roças e criações, estes também viviam das “andanças do ouro pelos afluentes do rio Grande e encostas da serra da Canastra”. Ver: Lucila Reis Brioschi. *Op. Cit.*, pp. 48-49.

¹⁴³ *Idem*, p. 47.

freguesia de Mogi-Guaçu, “com jurisdição sobre o sertão entre os rios Mojiguaçu e Grande¹⁴⁴”, representando um primeiro avanço da fronteira econômica ao norte da vila de Jundiá¹⁴⁵.

Para além dos habitantes da própria freguesia, a população do caminho estava dispersa pelos muito pousos, e compunha-se de indivíduos livres, libertos, administrados e, até mesmo, alguns escravos¹⁴⁶. Todavia, as décadas de 1740 a 1790 marcam um período de “relativa estagnação” da região no que diz respeito à sua produção para o abastecimento e aumento populacional, muito em conta do rápido esgotamento das minas goianas e, também, pela abertura dos novos caminhos ligando o Rio de Janeiro à zona mineradora¹⁴⁷. Tal situação é amenizada, porém, com a descoberta de ouro nas cabeceiras do rio Pardo, que tanta disputa provocou entre as administrações de São Paulo e Minas Gerais em torno da jurisdição de qual capitania devia ficar os territórios que abrangiam os novos descobertos durante as décadas de 1760-1770. Foi nesse contexto, vale dizer, que o morgado de Mateus determinou a elevação da freguesia de Mogi-Mirim à condição de vila, em 1769, o que também ocorreu com Nossa Senhora da Conceição das Cabeceiras do Rio Pardo (atual Caconde), em 1775.

Destarte, o Caminho dos Goyazes não só foi uma das principais vias de penetração para o interior do continente, juntamente com o caminho fluvial das monções, mas também se constituiu em vetor de povoamento de toda a porção nordeste da capitania de São Paulo, bem como em uma das bases de ocupação do oeste, muitos anos depois¹⁴⁸.

Pelo Caminho do Sul

A partir da última década do século XVII, as múltiplas descobertas auríferas e diamantíferas dispersas por uma vasta porção territorial no interior da América portuguesa ampliou a demanda por cavalgaduras para o uso, quer no transporte abastecedor dos arraiais

¹⁴⁴ *Idem*, p. 51. A autora chama atenção que a jurisdição desta freguesia incluía, à época, a povoação do Desemboque, localizada às margens de um afluente do atual rio Araguari, no Triângulo Mineiro.

¹⁴⁵ Alguns anos mais tarde, em 1751, a antiga povoação de Mogi dos Campos foi elevada à condição de freguesia com o nome de São José de Mogi Mirim. Seu termo, sob jurisdição da vila de Jundiá, foi delimitado em nove léguas que se estendiam desde o rio Atibaia até o Mogi-Guaçu. Ver: Ivone Salgado; Renata Baesso Pereira. “A formação da rede urbana como estratégia de definição da fronteira entre as Capitânicas de Minas Gerais e de São Paulo na segunda metade do século XVIII”. In: *Labor & Engenho*, Campinas, v. 11, n. 3, p. 225, jul. - set. 2017.

¹⁴⁶ Segundo Brioschi, no ano do primeiro recenseamento da capitania de São Paulo, em 1765, os moradores espalhados pelos pousos do Caminho dos Goyazes representavam 16% dos habitantes da freguesia de Mogi-Guaçu. “Dentre a população livre havia os proprietários e não proprietários de escravos, os ‘brancos legítimos’ e os ‘pardos naturais e bastardos’ como eram citados nos livros paroquiais”. Chama atenção, ainda, para a presença de escravos africanos em uma economia voltada para o abastecimento de tropas e viajantes. Ver: Lucila Reis Brioschi. *Op. Cit.*, pp. 51-52.

¹⁴⁷ *Idem*, p. 47.

¹⁴⁸ *Idem*, pp. 53-54.

mineradores, quer nas próprias atividades mineratórias desses centros. A falta desses animais, em especial dos muares, fez com que tais atividades fossem realizadas, em um primeiro momento, nos dorsos de escravizados indígenas ou africanos¹⁴⁹. Os muitos e vastos campos localizados ao sul de Sorocaba, estendendo-se de Curitiba até as áreas sob domínio da Coroa espanhola na bacia platina, eram regiões mais do que aptas ao atendimento dessa demanda por gado *vacum* e muares, uma vez que eram naturalmente favoráveis à pecuária e já contavam com uma atividade criatória que havia atendido a economia de mineração de prata da América espanhola¹⁵⁰. O que faltava, no entanto, era uma via de comunicação entre os campos sulinos e os novos mercados abertos pela economia mineira¹⁵¹.

Nas primeiras décadas do Setecentos, as mulas criadas nos campos do sul que acabaram chegando às minas o fizeram por via terrestre, até a vila litorânea de Laguna (atualmente no estado de Santa Catarina), onde eram embarcadas e transportadas até o porto de Santos ou do Rio de Janeiro, para somente então seguirem a seu destino final¹⁵². Entretanto, as seguidas descobertas metalíferas e a consequente formação de arraiais mineradores, com o incrível adensamento populacional nas porções centrais da América portuguesa¹⁵³, ampliaram exponencialmente a demanda por animais, quer para o consumo (gado *vacum*) quer para o transporte de mercadorias (muares).

Não é por outra razão, portanto, que desde o fim da década de 1720 encontram-se facilmente, na documentação oficial da capitania de São Paulo, agentes da administração colonial buscando estimular aos particulares na abertura de um caminho que comunicasse os campos do Sul às vilas paulistas por terra. Este é o caso, por exemplo, de Antônio da Silva Caldeira Pimentel, então governador e capitão-general de São Paulo (governou de 1727-1732), quando, aos 19 de setembro de 1727, ordenou ao sargento-mor Francisco de Sousa Faria que

¹⁴⁹ Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 135.

¹⁵⁰ Cf. Alfredo Ellis Júnior. “O ciclo do luar”. In: *A economia paulista no século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, pp. 85-87.

¹⁵¹ Vale lembrar que em fins do Seiscentos e primeiras décadas do Setecentos, como se destacou previamente, a fronteira econômica ao sul da formação regional paulista, pelo interior, localizava-se nos arredores da vila de Curitiba.

¹⁵² Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 91.

¹⁵³ No que diz respeito à formação regional paulista, Maria Luiza Marcílio apontou para um crescimento progressivo da população desde fins do século XVI, porém em ritmos distintos: “nos noventa anos do século XVII [1600-1690], a população regional cresceu uma vez e meia (150%), ao passo que, entre 1690 e 1765, seu aumento foi da ordem de 425%: exatamente no período áureo da mineração”. Ver: Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2000, p. 71. Para estimativas em relação à América portuguesa, Roberto Simonsen apresenta um crescimento que pode ter variado de 200 a 300% entre 1600-1690, enquanto para o período que compreende o surto minerador, de 1690 a 1780, a população teria aumentado 8,5 vezes (850%). Ver: Roberto C. Simonsen. *Op. Cit.*, p. 344.

fosse ao Rio Grande de São Pedro e de lá abrisse uma estrada por terra que comunicasse aquela região aos campos gerais de Curitiba, como se vê pelo trecho destacado a seguir:

[...] Porquanto hé conveniente ao serv.^o de S. Mag.^{de} q.' D.^s G.^{de} e de grande utilidade a sua real faz.^a, sustentação e aum.^{to} Desta cap.^{nia} e suas minas abrir se Caminho de terra do Rio grande de S. Pedro da Costa do mar pella qual possão passar gados e cavalgaduras p.^a os Cam[p]os de Curitiba, e tendo Consideração a q.' na pessoa de Fran.^{co} de Souza de Faria Concorrem as circunstancias nesr.^{as} p.^a esta importante empresa por me Constar Sua grande atividade e inteligência pella experiência q.' tem daquelas Campanhas athé a Colonia, Conhesim.^{to} e amizade com os Indios com q.^m tem Comerciado (como o fazem alguas pessoas e ainda Castilhanos q.' com eles conduzem gados e cavalgaduras a Villa de Laguna) de onde por não haver Caminho Se não transporta p.^a por ele se poder Conduzir gados e cavalgaduras p.^a os Campos gerais de Curitiba¹⁵⁴.

Francisco de Sousa Faria, porém, não teve êxito imediato em sua empresa, tendo esta sido concluída por Cristóvão Pereira de Abreu, que logrou levar através de um caminho terrestre a primeira tropa dos campos do Viamão a chegar a São Paulo, em 1732¹⁵⁵. Como recompensa, a Coroa concedeu-lhe a mercê, por carta régia datada de Lisboa aos 4 de maio de 1747, de “metade dos direitos que pagavam as cavalgaduras e gado que entravam na Capitania de São Paulo passando pelo Registro de Curitiba, pelo prazo de doze anos¹⁵⁶”.

Para os trabalhadores pobres, livres que viviam nas vilas e núcleos urbanos localizados mais ao sul, como Sorocaba e Curitiba, por exemplo, a abertura deste caminho representou uma nova forma de subsistência. Muitos desses dedicavam-se à formação de roças para o abastecimento dos tropeiros, enquanto outros viviam da criação de algumas poucas cabeças ou, ainda, nas atividades associadas à condução das tropas desde o Viamão até Sorocaba¹⁵⁷. Por

¹⁵⁴ REGIMENTO que leva para o Rio Grande o sargento mór Francisco de Souza Faria para a abertura do caminho que vai fazer. In: DIHCSP, vol. 26, parte I, São Paulo: Typographia da Industrial de São Paulo, 1898, pp. 29-32.

¹⁵⁵ Uma breve síntese da abertura do caminho de Viamão a Sorocaba encontra-se em Roberto C. Simonsen. *Op. Cit.*, pp. 210-211. Para estudos mais detidos, ver: Martha Daisson Hameister. *O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727-c.1763)*. 2002. 287f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002; Tiago Luís Gil. *Coisas do caminho: tropeiros e seus negócios do Viamão a Sorocaba (1780-1810)*. 2009. 372 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

¹⁵⁶ Cf. Mafalda P. Zemella. *Op. Cit.*, p. 130.

¹⁵⁷ Como aponta Rafael Straforini, a divisão social do trabalho no tropeirismo engana a quem pensa não haver diferenças por trás das atividades do “tropeiro”. A princípio, os negociantes de animais ou os donos da tropa localizavam-se nos espaços de criação, pastagem, adestramento e comercialização. No entanto, uma vez enriquecidos estes deixaram de acompanhar as tropas em busca dos animais no sul, administrando seu negócio nas vilas onde se estabeleciam. Junto com a tropa colocavam homens de sua confiança, os capatazes, cujo trabalho era o de organização e controle da caravana, buscando evitar que a tropa corresse quaisquer riscos. Sob a supervisão direta dos capatazes estavam os condutores da tropa e os camaradas. Estes últimos deviam supervisionar os escravos e demais envolvidos na caravana. Havia ainda os cozinheiros e aprendizes, além dos escravos, que faziam todo o trabalho. Longe da tropa, outros trabalhadores envolvidos com o tropeirismo eram os alugadores de tropas, alugadores de campos de pastagens e domadores de animais. Sobre estes últimos, é importante lembrar que os muares trazidos dos campos sulinos eram, em sua grande maioria, xucros e precisavam ser domesticados para o uso no transporte de mercadorias. As fazendas especializadas em que eram domados localizavam-se nos arredores

outro lado, para os comerciantes que detinham mais recursos para investir na compra de tropas, o negócio dos animais tornou-se muito lucrativo ou, nas palavras do morgado de Mateus, “o negócio mais limpo que tem esta capitania de S. Paulo¹⁵⁸”.

Do ponto de vista da Coroa e das administrações coloniais das capitanias de São Paulo e, posteriormente, do Rio Grande de São Pedro, verifica-se um grande interesse nesse negócio, já que a abertura do mercado de animais sulinos às porções centrais da América portuguesa significava uma oportunidade de aumentar a arrecadação para os cofres da capitania e da fazenda real. Cada cabeça de animal que passava pelos registros estabelecidos no caminho que levava de Viamão a Sorocaba devia pagar uma taxa que variava segundo a espécie de animal transportada (bois, mulas ou cavalos).

Apenas para se ter uma ideia de como eram divididos os valores arrecadados, Roberto Simonsen dá conta de que, em 1820, pagavam-se 3\$500 réis por cada mula que vinha dos campos do sul. Destes, 1\$000 pertenciam à província do Rio Grande de São Pedro e deviam ser pagos no registro de Santa Vitória, na divisa daquela capitania; 1\$250 eram os “direitos do contrato”, que eram arrendados pela Coroa por triênios; por fim, os outros 1\$250 eram os chamados “direitos da casa doada”, outorgados em favor de quem abrisse o caminho. Muitos anos mais tarde, esses direitos foram passados à receita comum da província¹⁵⁹.

Portanto, a abertura deste eixo viário em fins da década de 1730 teve múltiplos e importantes significados sociais e econômicos que repercutiram por toda a América portuguesa¹⁶⁰. No que se refere especificamente aos sistemas de comunicação e de transportes, a abertura desta via, para além da expansão de um dos eixos da formação regional paulista em

de Sorocaba, para onde deviam seguir após sua domesticação a fim de serem comercializados com maior lucro para seus proprietários. Ver: Rafael Straforini. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, pp. 24-27.

¹⁵⁸ OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao Sr. Conde de Valadares [José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches]. 13 nov.1769. In: DIHCSP, vol. 19, São Paulo: Typographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1896, pp. 414-415.

¹⁵⁹ Cf. Roberto Simonsen... *Op. Cit.*, p. 230.

¹⁶⁰ Para mencionar apenas alguns exemplos, pode-se citar o surgimento da figura social do tropeiro; das grandes feiras anuais de animais realizadas em Sorocaba e, portanto, de toda uma economia que girou em torno das tropas de muares; a ocupação e povoamento de uma vasta porção territorial adjacente ao caminho e, em decorrência disso, da integração das porções meridionais da América portuguesa aos mercados do Centro-Sul do país por via terrestre. Sobre cada um dos aspectos apontados há uma bibliografia específica, dentre as quais destacamos apenas uma pequena porção. Ver: José Alípio Goulart. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, 268p; Aluísio de Almeida. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins; Edusp, 1981, 228p. [1ª ed. 1971]; Rafael Straforini. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001, 132p; Martha Daisson Hameister. *O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727-c.1763)*. 2002. 287f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002; Tiago Luís Gil. *Coisas do caminho: tropeiros e seus negócios do Viamão a Sorocaba (1780-1810)*. 2009. 372 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

direção ao sul¹⁶¹, implicou, ainda, na estruturação de um sistema de transportes interiores baseado no binômio *caminhos de terra – lombos de mula*, cujo uso perdurou na América portuguesa até o último quartel do século XIX, quando foi finalmente substituído por um sistema baseado em outro binômio, o dos *caminhos de ferro – locomotiva à vapor*.

¹⁶¹ O que não foi pouco, uma vez que tal expansão permitiu que se integrasse, por terra, uma vasta porção territorial, em disputa com a Coroa espanhola, aos circuitos mercantis localizados no Centro-Sul da América portuguesa.

1.3) UM ENSAIO DE INTEGRAÇÃO INTER-REGIONAL PELOS SERTÕES

A gradual, mas crescente monetarização da capitania, realizada particularmente com o ciclo da mineração [sic], desenvolvendo o comércio interno a longas distâncias, propiciou um esboço de integração intrarregional no território paulista. Para que a integração se fizesse e o comércio se desenvolvesse, estenderam-se os caminhos internos na capitania. Muitas das velhas e estreitas trilhas herdadas dos índios viram-se alargadas; já não eram somente os homens a pé que por elas passavam; os animais (vacum, cavalari, mular) exigiam caminhos mais largos e mais bem cuidados para seu trânsito. A abertura de novos caminhos e o alargamento e conservação dos velhos organizaram a infraestrutura básica para a integração econômico-sociocultural paulista¹⁶².

Maria Luiza Marcílio

A descoberta de grandes jazimentos auríferos no interior da América portuguesa a partir da década de 1690, além de introduzir novas dinâmicas sociais e econômicas, promoveu profundas transformações na organização político-administrativa do espaço das antigas capitanias donatárias de São Vicente, Santo Amaro e Itanhahém. Já na primeira década do século XVIII, a Coroa desponta como protagonista nas disputas pela propriedade do território, iniciando um longo processo de aquisição junto aos herdeiros de Martim Afonso e Pero Lopes de Sousa, que culminou na criação da própria capitania de São Paulo¹⁶³.

Foi, portanto, a partir deste processo de maior interesse pelo controle político-administrativo da monarquia lusa sobre as porções territoriais das antigas capitanias donatárias, que, em 1709, a Coroa determinou a criação da capitania geral de São Paulo e Minas do Ouro, cuja jurisdição recaía sobre um vasto “fundo territorial” que se estendia por milhões de quilômetros pelo Centro-Sul da América portuguesa¹⁶⁴. Este imenso território, entretanto,

¹⁶² Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico... Op. Cit.*, p.149.

¹⁶³ A compra das capitanias donatárias de Santo Amaro e São Vicente pela Coroa faz parte de um processo de retomada do controle da América portuguesa pela monarquia lusa. A venda dessas capitanias se iniciou em 1709-1711, quando Luís Álvares de Castro e Sousa, o Marquês de Cascais, vendeu a capitania de Santo Amaro e uma parte da capitania de Martim Afonso de Sousa pela quantia de 40 mil cruzados ao rei d. João V. Entretanto, o processo só foi concluído muitos anos mais tarde, quando Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, pelos atos de 1753-54, incorporou definitivamente a capitania de São Vicente aos domínios reais. Sobre o assunto, ver: Antônio Vasconcelos de Saldanha. *As capitanias do Brasil. Antecedentes, desenvolvimento e extinção de um fenómeno Atlântico*. Lisboa: CNCDP, 2001, 469p.

¹⁶⁴ A categoria “fundos territoriais” foi formulada por Antônio Carlos Robert Moraes a partir do diálogo com as noções de “território” e “território usado”, de Milton Santos. Segundo Moraes, os “fundos territoriais” são espaços formais que ainda não haviam sido ocupados, mas que já apareciam representados na cartografia sob a jurisdição de alguma autoridade, isto é, trata-se de verdadeiras “reservas de espaço para a expansão futura da ação colonizadora”. Para maior aprofundamento sobre essa categoria, ver: Antônio Carlos Robert Moraes. “O Sertão: um outro geográfico”. In: *Terra Brasilis* [Online], v. 4-5, 2003. Disponível em: <http://terrabilis.revues.org/341>. Acesso em 2 jul. 2020. Ver também: Antônio Carlos Robert Moraes. “Território, região e formação colonial. Apontamentos em torno da Geografia Histórica da Independência Brasileira”. In: Eulalia Ribera Carbo; Hector Mendoza Vargas; Pere Sunyer Martín (coords). *La integración del territorio en una idea de Estado. Mexico y Brasil, 1821-1946*. Mexico: UNAM-Instituto de Geografía; Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

sofreu sucessivos desmembramentos entre 1720-48, dando origem a novas capitanias: primeiro foi a de Minas Gerais, em 1720; depois as de Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro, em 1738; por fim as de Mato Grosso e Goiás, uma década mais tarde. Mais do que isso, naquele mesmo ano de 1748 a capitania de São Paulo perdeu a autonomia política sobre o território que restara sob sua jurisdição, tendo o rei determinado que ela passasse a comarca da Capitania do Rio de Janeiro, sendo seus assuntos militares atribuídos ao governador da Praça de Santos¹⁶⁵.

Tal situação, porém, não persistiu por muito tempo. Em 1765, especialmente em razão dos conflitos com os espanhóis pelo domínio da porção mais ao sul do território (Ilha de Santa Catarina e Capitania do Rio Grande de São Pedro), o governo português decidiu restaurar a capitania de São Paulo, nomeando Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, o morgado de Mateus, como seu capitão-general, no intuito de que a dita capitania dividisse com o Rio de Janeiro a responsabilidade pela defesa das porções sul e oeste da América portuguesa¹⁶⁶.

Não se pode olvidar que, para além das razões geopolíticas, também havia as motivações econômicas. Como novo governador e capitão-general de São Paulo, o morgado de Mateus vinha com diretrizes claras do Conselho Ultramarino para introduzir na capitania restaurada a nova política econômica da Coroa portuguesa para seus domínios no ultramar. Tais diretrizes, como aponta Vera Ferlini, compunham um projeto integrado que envolvia indústria, agricultura e o circuito comercial, sendo que o estímulo à agricultura apresentou, no Brasil, resultados “surpreendentes”¹⁶⁷. Para Ferlini, o papel de São Paulo nesse período foi fundamental para a ocupação meridional e exemplar no que diz respeito à aplicação da nova política econômica¹⁶⁸. Nesse sentido, São Paulo era:

uma capitania dos novos tempos [...] após dois séculos de vida de fronteira, penetrando em matas e cerrados em busca de pedras e metais preciosos, instalando-se onde melhor se podia viver e defender-se apenas com alguma presença da Coroa, a

¹⁶⁵ Segundo Heloísa Liberalli Bellotto, a extinção da Capitania de São Paulo era justificada pela Metrópole em razão desta ser incapaz de prestar assistência às capitanias mineradoras e, também, pela impossibilidade de um governo instalado na cidade de São Paulo responder pela vasta região. Em direção contrária, a criação da Capitania de Mato Grosso reforçava a vigilância das fronteiras na porção Oeste da América portuguesa, enquanto a de Goiás relacionava-se à fiscalização dos quintos reais. Ver: Heloísa Liberalli Bellotto. “A Capitania de São Paulo: evolução, extinção e restauração”. In: *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª ed. revista. São Paulo: Alameda, 2007, pp. 21-44. [1ª ed. 1979].

¹⁶⁶ *Idem. Ibidem.* Ainda que as motivações geopolíticas tenham tido peso importante para a restauração da capitania, a própria Bellotto lembra que esta também obedecia a necessidades de natureza local e econômica, qual seja, a busca de novas fontes de recursos frente à retração da economia mineira. Ver: Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, p. 39.

¹⁶⁷ Vera Lucia Amaral Ferlini. “Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822)”. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, v. 17, n.2, jul./dez. 2009, p. 238.

¹⁶⁸ *Idem*, p. 239.

capitania e sua população deviam ser parte integrante do território e da totalidade da América portuguesa¹⁶⁹.

Assim, a reorganização da capitania sob os novos preceitos da administração pombalina, a partir de 1765, preconizava que os administradores erigissem uma infraestrutura de produção agrícola que gerasse excedentes via exportação e, portanto, destinada ao comércio internacional. O governo do morgado de Mateus marca, dessa forma, o início do processo de transição de uma economia voltada à subsistência e ao abastecimento interno, para uma mercantil exportadora, na qual o açúcar despontou como primeiro grande produto de exportação. A sinalização deste marco importa, aqui, pois indica o momento de inflexão que conferiu, anos mais tarde, uma orientação mais marítima à economia paulista em lugar da mais interiorizada, decorrente dos mercados consumidores das áreas de mineração, tal como buscamos demonstrar no correr deste capítulo. É nesse sentido que afirmamos que a integração regional pelos sertões, promovida pelo desenvolvimento do sistema de comunicações interiores da primeira metade do Setecentos, pode ser compreendida como um “ensaio”. Tal integração, como veremos nos próximos capítulos, não encontrou continuidade nas políticas tocadas pela administração colonial a partir de meados da década de 1760. Ao contrário, esta passou a estimular fortemente o aumento do fluxo mercantil em direção ao Atlântico, promovendo uma verdadeira “atlantização” da economia paulista, tendo como base a lavoura canavieira.

Ampliação do sistema viário em meio à relativa estagnação da rede urbana

Para além desse contexto de sucessivos desmembramentos territoriais, outro ponto que chama atenção no desenvolvimento do sistema de comunicações da formação regional paulista durante a primeira metade do Setecentos é o baixo desenvolvimento da rede urbana sob a jurisdição administrativa da capitania de São Paulo no período. Entre 1701 e 1765 apenas um núcleo urbano foi elevado à condição de vila, Pindamonhangaba, localizada no vale do rio Paraíba, em 1705¹⁷⁰. Outros desenvolvimentos significativos foram as elevações dos povoados de Mogi-Guaçú (1736) e Mogi-Mirim (1751) à condição de freguesias da vila de Jundiaí¹⁷¹.

¹⁶⁹ *Idem*, p. 240.

¹⁷⁰ Ainda assim, deve-se considerar que a elevação de Pindamonhangaba foi confirmada por Carta Régia datada de 10 de julho de 1705, período que antecedeu a criação da capitania de São Paulo e Minas do Ouro, avançando sobre o termo da vila Taubaté, então sob jurisdição da capitania de Conceição de Itanhahém, cuja maior parte era de propriedade da Condessa de Vimieiro. Sobre o processo de fundação de vilas no planalto paulista entre os séculos XVI e XVIII, ver: Fernando Victor Aguiar Ribeiro. *Vilas do planalto paulista: a criação de vilas na porção meridional da América portuguesa (sécs. XVI-XVIII)*. 2015. 341 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015, pp. 248-249.

¹⁷¹ Localizados às margens do Caminho dos Goyazes, a elevação desses povoados, sobretudo a de Mogi-Guaçú, relaciona-se diretamente ao adensamento demográfico observado naquela região em razão da organização do

Chama atenção que esta relativa estagnação no desenvolvimento da rede urbana por seis décadas se dá, justamente, no momento em que a economia mineira abriu novos mercados e promoveu a ampliação de todos os principais eixos viários da formação regional paulista. Tal dinâmica representa uma inversão daquela que se observou durante o período anterior, quando diversos povoados foram elevados à condição de vila na esteira do avanço da fronteira econômica paulista, isto é, da contínua expansão das lavouras em direção aos vales do Tietê e Paraíba, bem como do desenvolvimento da mineração de aluvião mais ao sul, ainda que este último desenvolvimento tenha sido mais rarefeito.

Talvez isso se explique, em boa medida, em razão do vasto espaço que separava as freguesias e vilas paulistas dos novos mercados consumidores/fornecedores dos gêneros comercializados por seus habitantes. Não se trata apenas da distância, mas da própria natureza daquele espaço que, em sua maior parte, ainda não havia recebido os avanços da fronteira demográfica, ao contrário do que ocorrera no século anterior nas chamadas áreas de “serra acima”, que já eram ocupadas antes da elevação das vilas. Em suma, as demandas por abastecimento dos centros mineradores determinaram a abertura de caminhos em espaços habitados apenas pelas populações indígenas originárias. Mesmo após a abertura dos caminhos, que funcionou como um fator de atração populacional, ainda foram necessárias décadas para que o adensamento demográfico às margens dos caminhos resultasse na criação de novas vilas e, portanto, no desenvolvimento da rede urbana e avanço da fronteira econômica. Para tanto, mais do que o estímulo da economia mineira, ainda foi necessária uma política específica de urbanização, por parte da administração colonial, para que o “Caminho do Sul” e o “Caminho dos Goyazes”, por exemplo, passasse a ser pontilhado por novas vilas a partir das décadas de 1760-1770¹⁷².

Assim, se no século XVII os principais eixos viários foram se abrindo e desenvolvendo paralelamente à expansão da rede urbana, o que se observa na primeira metade do Setecentos é que os principais caminhos antecederam, e muito, o surgimento dos núcleos urbanos. Na

abastecimento de gêneros alimentícios dos viajantes que seguiam em direção às minas goianas, como já mencionado previamente. Para um estudo mais detalhado sobre as origens das duas “mogis”, ver: Jéssica de Almeida Pólito. *Territórios de civilidade: o papel das “mogis” na formação e reconfiguração do leste paulista (sécs. XVII-XIX)*. 2013. 258 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas/SP, 2013.

¹⁷² Em sua tese de doutoramento a historiadora do urbanismo, Maria Fernanda Derntl, demonstra como a Coroa portuguesa, a partir de 1765, passou a impor o povoamento do território como uma nova agenda para a capitania de São Paulo. Mais do que expandir o número de habitantes, povoar significava “reorganizar a distribuição espacial da população de modo a estimular a concentração em núcleos urbanos fixos, estáveis e submetidos às estruturas administrativas portuguesas. Povoar aproximava-se da noção de urbanizar”. Ver: Maria Fernanda Derntl. *Método e arte: urbanização e formação territorial na capitania de São Paulo, 1765-1811*. São Paulo: Alameda, 2013, pp. 74-75.

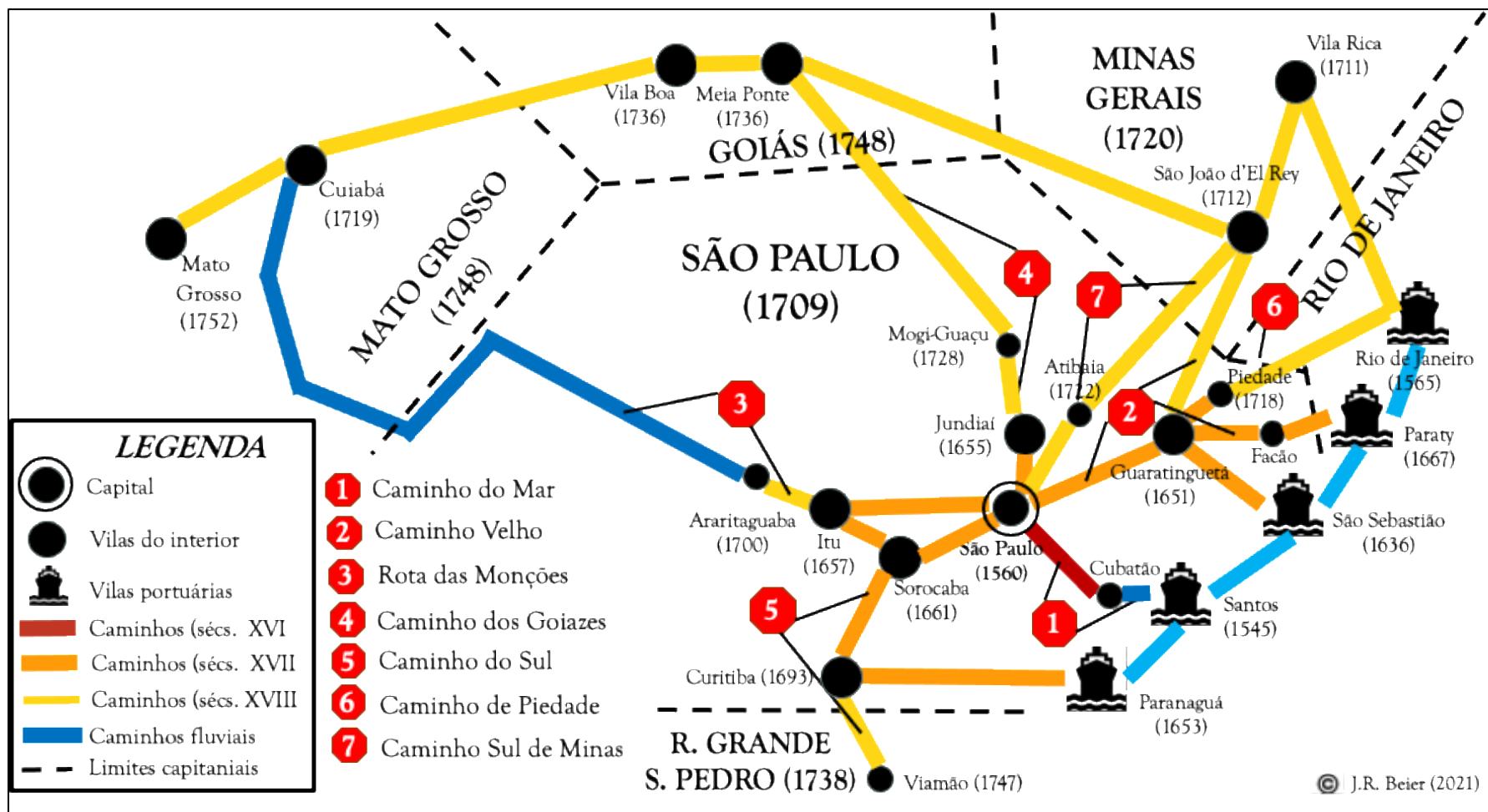
verdade, essas vias acabaram por se tornar semeadoras de povoados na medida em que adensava em suas margens pequenas populações em torno de pousos que, com o tempo, originaram novas freguesias e vilas. Este foi o caso de Paraíba do Sul, por exemplo, cuja origem remonta as roças de Garcia Rodrigues Paes, às margens do “Caminho Novo”; da própria Mogi-Guaçú, já mencionada tantas vezes, e até mesmo de Camapuã, a fazenda que abastecia os viajantes em meio à rota fluvial das monções.

A infraestrutura viária legada pela economia mineira em meados do Setecentos

Como buscamos demonstrar, a primeira metade do século XVIII registrou uma expansão bastante significativa do sistema de comunicações em toda porção Centro-Sul da América portuguesa, o que pode ser atribuído, sem exagero, ao desenvolvimento da economia mineira em uma vasta área dispersa pelo interior do continente. No âmbito da formação regional paulista, mais especificamente, observa-se uma importante ampliação dos principais eixos desenvolvidos durante os séculos XVI e XVII. Trata-se, sobretudo, da expansão do caminho terrestre que comunicava São Paulo e Itu até chegar à freguesia de Ararituaba; da abertura do chamado Caminho do Anhanguera ou Caminho dos Goiazes; da extensão do Caminho do Sul, comunicando os muitos campos entre Viamão e Curitiba e, por fim, do Caminho Novo da Piedade, que comunicou por terra a cidade de São Paulo ao Rio de Janeiro¹⁷³, como se pode observar pelo modelo geográfico apresentado na *Figura 4*, a seguir.

¹⁷³ Mandado abrir em 1725, pelo capitão-general de São Paulo, Rodrigo César de Meneses, este caminho partia da então freguesia de Nossa Senhora da Piedade (atual Lorena) e cruzava a região de Guapacaré, que se estendia até o rio Pirai, antiga divisa de São Paulo com a Capitania do Rio de Janeiro. Deste ponto o caminho ainda se estendia por território fluminense até chegar a Fazenda Santa Cruz, dos padres Jesuítas. Para um estudo detalhado da abertura deste caminho, ver: Paulo Pereira dos Reis. *O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de S. Paulo... Op. Cit.*, 198p.

Figura 4: Principais eixos viários da capitania de São Paulo e suas vizinhas (1752)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da série cartográfica histórica do território de São Paulo (séculos XVII-XIX), apresentada no Anexo A deste trabalho, e pela data de fundação das vilas e freguesias disponíveis em: SÃO PAULO. *Municípios e distritos do Estado de São Paulo*. São Paulo: IGC, 1995, 206p.

Neste modelo geográfico foram destacados os principais eixos viários da formação regional paulista, que foram numerados em ordem de abertura, isto é, dos mais antigos para os mais recentes. Com exceção do Caminho do Mar, todos os demais eixos foram estendidos ou abertos a partir das descobertas metalíferas durante a primeira metade do século XVIII. Serviam tanto para o escoamento dos minérios em direção ao litoral quanto para o abastecimento de todo tipo de gênero necessário nos mercados mineradores das Gerais, Goiás, Cuiabá e Mato Grosso. Deve-se observar, ainda, o surgimento de outros caminhos terrestres fora das jurisdições da capitania de São Paulo, como o chamado “caminho novo”, aberto por Garcia Rodrigues Paes na primeira década do Setecentos; o caminho terrestre que ligou os territórios de Minas Gerais e Goiás e, por fim, o caminho comunicando a capitania goiana às vilas de Cuiabá a Mato Grosso.

Durante os séculos XVI e XVII, vimos como o povoamento e a troca comercial realizada entre os núcleos criados no planalto e, também, com as vilas litorâneas, pressionou para a abertura e manutenção da rede de caminhos estabelecida até a última década do Seiscentos. Nesse período, era a ocupação do território e sua expansão quem demandava o melhoramento das trilhas indígenas em vias capazes de suportar as trocas comerciais realizadas entre os núcleos já estabelecidos. A partir das primeiras descobertas auríferas em fins do século XVII, no entanto, observa-se uma mudança nesse processo. A abertura ou expansão dos principais eixos viários passou a se dar por demandas de centros populacionais estabelecidos a longuíssimas distâncias, de modo que entre os novos centros e a antiga rede de caminhos mediavam vastos espaços ocupados, apenas, pelas distintas populações indígenas originárias do continente. Para que esses espaços pudessem ser aproveitados economicamente, portanto, os caminhos tinham que ser mais do que vias de circulação, precisavam se converter em vetores de ocupação territorial, invertendo o processo observado nos séculos anteriores. Primeiro o caminho devia ser aberto para, somente então, seu entorno passar a ser ocupado continuamente até a formação de núcleos mais adensados, como as freguesias e vilas. Nesse sentido, os processos de ocupação territorial em torno do chamado “caminho novo” e da “estrada dos goyazes” são bastante exemplares.

Por outro lado, no que diz respeito às técnicas empregadas para a abertura desses novos caminhos ou, até mesmo, no sistema de transportes usados nas vias fluviais ou terrestres, praticamente não se observou nenhum acréscimo técnico. Os caminhos se abriram na primeira metade do Setecentos da mesma forma que nos séculos anteriores, isto é, à facção e por iniciativa privada com algum estímulo da administração colonial. Como se destacou, tais iniciativas partiam de indivíduos interessados na obtenção de sesmarias às margens do caminho que

abririam; no arrendamento das passagens pelos rios que davam acesso às áreas de mineração ou, ainda, em outras mercês conferidas pela Coroa, como hábitos da Ordem de Cristo ou cargos na administração colonial. Esta, por sua vez, pouco se envolvia na abertura dos caminhos, isto é, não ordenou que seus agentes projetassem ou executassem novas estradas ou melhoramentos nas vias abertas por particulares. A travessia dos rios e braços de rios, por exemplo, se fazia principalmente a vau ou em canoas. Os poucos engenheiros-militares à serviço da Coroa de passagem pela capitania de São Paulo durante a primeira metade do Setecentos ocupavam-se, sobretudo, do mapeamento do território e das fortalezas e não das obras públicas.

Já no que diz respeito ao sistema de transportes, a única mudança significativa foi a substituição dos dorsos de escravizados pelo lombo das mulas ou canoas, quer no escoamento do ouro até o litoral, quer no abastecimento dos centros mineradores. Ainda assim, as mulas não foram introduzidas em todos os eixos da rede de caminhos. Os índios, é importante que se lembre, continuaram a transportar pessoas e mercadorias, principalmente naqueles caminhos que ligavam a região de serra acima a Santos. Nesse sentido, mesmo no quarto final do Setecentos, vê-se que o estado geral do caminho que ligava São Paulo a Cubatão, por exemplo, era descrito de forma bastante similar ao já mencionado relato feito por Fernão Cardim em 1585. É assim que se vê, em ofício datado de 21 de dezembro de 1776, o morgado de Mateus, então já como ex-governador e capitão general de São Paulo, justificando ao então Conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo, que o “impraticável caminho” de Cubatão fora um dos principais obstáculos que ele encontrou para converter os aldeamentos indígenas de São Miguel e São José em vilas, tal como determinava o diretório pombalino.

[...] Sendo tanta a frequência, e tão necessário um caminho publico que desse vazão aos transportes tem sido tão negligente, e descuidado o povo nesta Providencia que deyxada a Ley da natureza, he tão impraticável o caminho que excede a toda a humana explicação em té a toda a aldêa que se pode formar do mais horrorozo; tais são as ruinas e os principios e os caldeirões, e os horrores delles, neste estado o achei quando passei a esta Cidade, de sorte que escolhendo-se um tempo próprio para o meu transporte, subi, trepando a Serra tendo por mais seguro o passala a pé, do que verme do perigo de ser precipitado da rede em que me levarão os Índios [...] Todo este erro que não he impossivel de remediar pagão os pobres Índios, porque para todas as pessoas levam todas as cargas que vão e vem continuamente recorrem aos Indios das Aldêas ¹⁷⁴.

Pelo trecho, para além da retórica inerente a este tipo documental, vê-se que o morgado de Mateus não só apontava para o estado em que encontrara o caminho de Cubatão quando de

¹⁷⁴ OFÍCIO do Capitão General d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão sobre os aldeamentos de índios e o estado do Caminho do Cubatão de Santos. In: DIHCSP, vol. 73, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 196-197.

sua chegada, mas também que ainda eram os indígenas os que mais sofriam com tal situação, dado seu papel no transporte de pessoas e mercadorias da serra para o planalto e vice-versa.

Assim, se nos séculos XVI e XVII o crescimento demográfico e o lento processo de povoamento do interior vicentino foram os responsáveis pelo estabelecimento dos principais eixos viários de uma região relativamente dispersa do território, no século XVIII foi a consolidação da mineração como agente dinamizador da economia da América portuguesa quem demandou a abertura de novos caminhos, expandindo os antigos eixos. Esses, por sua vez, passaram a cobrir vastas extensões do território, não só comunicando a rede urbana da formação regional paulista aos diferentes centros de produção metálica (Minas Gerais, Cuiabá e Goiás), mas também aos portos escoadores da produção (Parati e Rio de Janeiro) e a mercados fornecedores de gêneros às minas, como gado e muares (Viamão).

Abertos para drenar a riqueza das minas, esses caminhos rapidamente se converteram em vetores de ocupação e povoamento das regiões que cruzavam, bem como importantes eixos mercantis para o abastecimento dos grandes mercados consumidores estabelecidos no Centro-Sul da América portuguesa ao longo do Setecentos. A expansão viária observada na primeira metade do Setecentos completou um longo processo de constituição das vias de comunicação da América portuguesa “que vem desde o início da colonização [...] e] chega a seu termo na segunda metade do século XVIII¹⁷⁵”.

Para Prado Júnior, conclui-se, nesse momento, o processo de articulação interna territorial do país: “obra de cimentação interior, obra do longo passado colonial¹⁷⁶”. Argumenta, dessa forma, que em princípios do século XIX aparecia como uma tendência bastante nítida “o estabelecimento de um sistema geral de comunicações internas que englobasse o país todo¹⁷⁷”. De modo bastante similar, a historiadora Maria Luiza Marcílio afirma que o desenvolvimento de um sistema de comunicações que se estendia por longas distâncias para todas as direções, na capitania de São Paulo, propiciou um “esboço de integração intrarregional”, como destacamos na epígrafe desta seção.

Era um sistema baseado em comunicações terrestres e não marítimas; nos transportes em lombos de muar e não na cabotagem à vela. Sua rede de caminhos fluvio-terrestres comunicava a capitania de São Paulo com as diferentes partes da América portuguesa, como o extremo sul, de onde vinham o gado e o muar; a fronteira oeste das frotas comerciais

¹⁷⁵ Caio Prado Júnior. Vias de comunicação e transporte In: *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, p. 236. [1ª ed. 1942].

¹⁷⁶ *Idem*, p. 263.

¹⁷⁷ *Idem. Ibidem*.

monçoeiras; a porção central, com os importantes mercados goiano e mineiro; além do leste, com o Rio de Janeiro convertido no grande mercado consumidor após ter se tornado a porta de entrada e saída das minas. Trata-se, mesmo, de um ensaio de integração inter-regional pelos sertões, no qual a capitania de São Paulo ocupava posição estratégica, intermediando as comunicações entre as partes.

Cartografia do sistema de comunicações internas da América portuguesa (1730-70)

[...] Como V. S.^a sabe muito bem o quanto he indispensável a hum General o perfeito conhecimento do Paiz em que hade mandar; me vejo totalmente destituído de todo a noticia neste particular e não só faltão aqui Cartas Geográficas, mas também, quem a Saiba fazer[...]¹⁷⁸.

No fim da década de 1720, a chegada ao Rio de Janeiro dos padres matemáticos, Diogo Soares (1684-1748) e Domenico Capacci (1694-1736), marcou uma inflexão nos métodos de produção cartográfica dos portugueses, especialmente no que diz respeito às representações da América. Convencido da necessidade de conferir base científica à diplomacia portuguesa, buscando “obviar as futuras alegações do governo espanhol, fundadas na situação do meridiano de Tordesilhas”, d. João V busca nos jesuítas uma forma de renovar a cartografia lusa¹⁷⁹. Seu objetivo era incorporar nos mapas portugueses a cultura astronômica que tanto impressionou a quem assistiu a leitura da dissertação do primeiro geógrafo do rei da França, Guillaume Delisle (1675-1726), perante a Academia Real das Ciências de Paris¹⁸⁰. Quando chegaram no Rio de Janeiro em 1729, portanto, as instruções passadas a Soares e Capacci eram bastante claras: “fazerem-se mapas das terras do dito Estado [do Brasil] não só pela marinha, mas pelos sertões¹⁸¹”.

¹⁷⁸ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel [José Custódio de Sá e Faria] que está no Rio Grande. 28 jul.1765. In: DIHCSP, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 24-25.

¹⁷⁹ Cf. Jaime Cortesão. *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*. Tomo I. Brasília; São Paulo: Fundação Alexandre de Gusmão; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, pp. 277-280. [1ª ed. 1950].

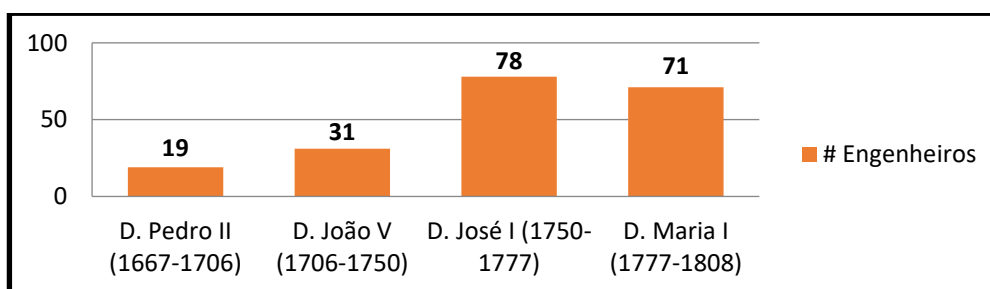
¹⁸⁰ Segundo Jaime Cortesão, a vinda de padres jesuítas e engenheiros militares à América portuguesa ganha impulso a partir da leitura que o primeiro geógrafo do rei da França, Guillaume Delisle, fez de sua dissertação perante a Academia Real das Ciências de Paris. Intitulada “*Determination géographique de la situation et l’entendue des diferentes parties de la Terre*”, essa dissertação marcou a primeira tentativa de remodelar toda a carta da Terra, compilando em um só mapa as alterações de posição dos territórios obtidas a partir das observações das longitudes por meios astronômicos. As correções feitas por Delisle expunham a transferência de soberania operada pela cartografia portuguesa em relação ao vasto território espanhol situado a oeste de Tordesilhas. Ver: Jaime Cortesão. *Alexandre de Gusmão... Op. Cit.*, pp. 274-276.

¹⁸¹ Para um estudo detalhado sobre a missão dos padres matemáticos na América portuguesa ver: Heloísa Gesteira. “Instrumentos matemáticos e a construção do território: a missão de Diogo Soares e Domingos Capassi ao Brasil”. In: Lorelai Kury; Heloísa Gesteira (orgs.). *Ensaio de História das Ciências no Brasil: das Luzes à nação independente*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012, pp. 207-224.

Foi justamente no primeiro quartel do Setecentos, como lembra Iris Kantor, que se deu a mudança na concepção de soberania entre os agentes dos impérios europeus. Esta deixou de basear-se na posse virtual de espaços desconhecidos, para firmar-se no conceito de território espacialmente definido e limitado por fronteiras naturais¹⁸². Essa nova concepção norteou as negociações firmadas nos diferentes tratados de limites territoriais entre Portugal e Espanha a partir de meados daquele século, como os de Madri (1750), El Pardo (1761) e Santo Ildefonso (1777), de modo que o *Uti Possidetis*, princípio jurídico que reconhece a legitimidade do poder estatal que de fato exerce controle político e militar sobre uma região, passou a ser a base das negociações entre as Coroas.

Nas décadas que se seguiram a chegada dos padres matemáticos, os engenheiros-militares foram outros agentes com ação destacada no mapeamento dos sertões da América portuguesa à serviço da Coroa. Embora sua presença já fosse registrada desde o século XVI, ela ganhou grande impulso a partir da segunda metade do Setecentos (gráfico 1). Vinham com a missão de elaborar cartas topográficas para a execução dos tratados de limites celebrados entre as Coroas ibéricas, em especial os de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777). Nesse sentido, não cabe exagero afirmar que a obra científica iniciada pelos padres matemáticos na primeira metade do século XVIII é continuada por exploradores e demarcadores de limites, em boa parte engenheiros-militares, na segunda metade daquele século.

Gráfico 1: Engenheiros militares atuantes na América portuguesa nos séculos XVII-XIX.



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno. *Desenho e Desígnio: o Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822)*. São Paulo: Edusp; Fapesp, 2011, p. 290.

Uma análise do gráfico acima revela o grande afluxo de engenheiros-militares à América portuguesa a partir da segunda metade do Setecentos, cuja presença elevou-se a bem mais que o dobro daquela observada no período anterior. A maior parte deles, com os fracassos dos tratados de limites, permaneceram na América a serviço dos governadores das capitanias

¹⁸² Cf. Iris Kantor. “Usos diplomáticos da ilha-Brasil: polêmicas cartográficas e historiográficas”. In: *Varia História*. Belo Horizonte, v. 23, n. 27, 2007, pp. 70-80.

onde se estabeleceram. Sua atuação, como assevera Iris Kantor, constituiu “importante elo de transmissão dos conhecimentos estratégicos (território – população) que subsidiaram a construção de novas alternativas e alianças entre as elites regionais e a corte bragantina¹⁸³”.

No caso específico da capitania de São Paulo, as contribuições cartográficas de engenheiros-militares como o genovês Francesco Tosi Colombina (1701-17??) e o lisboeta José Custódio Sá e Faria (17??-1792), por exemplo, foram fundamentais para auxiliarem os capitães-generais nas diferentes demandas que tinham à época em que os mapas foram produzidos. Nesse sentido, para Marcos José de Noronha e Brito, o Conde dos Arcos, primeiro governador da capitania de Goiás (governou de 1749-1755), era de extrema importância ter uma noção territorial da capitania que iria administrar, razão pela qual encomendou a Tosi Colombina a composição de um mapa do território goiano, recém desmembrado da capitania de São Paulo¹⁸⁴. Outra demanda importante dizia respeito às negociações diplomáticas durante os tratados de limites entre Portugal e Espanha. Aqui, tanto os mapas de Tosi Colombina quanto os de Sá e Faria serviram como base argumentativa na defesa dos interesses portugueses na bacia do Prata. Um terceiro e último exemplo, mais relacionado às disputas regionais, é o embate travado entre o morgado de Mateus e Luís Diogo Lobo da Silva, capitão-general de Minas Gerais (governou de 1763-1768), pela jurisdição sobre novos descobertos auríferos nos limites de suas capitanias. Aqui chama atenção o uso que o morgado de Mateus fez da cartografia de Tosi Colombina em sua argumentação à Coroa pela legitimidade do governo de São Paulo sobre as jurisdições dos novos descobertos.

Uma característica comum a todos os mapas produzidos e decorrentes dos dois engenheiros-militares citados acima é a representação da rede de caminhos fluvio-terrestres que cruzavam o interior da América portuguesa em meados do século XVIII. Nos mapas de Tosi Colombina encontram-se, sobretudo, representações das rotas terrestres que comunicavam

¹⁸³ Cf. Iris Kantor. “Cultura cartográfica e gestão territorial na época da instalação da corte portuguesa”. In: Lorelai Kury; Heloísa Gesteira (orgs.). *Ensaio de História das Ciências no Brasil: das Luzes à nação independente*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012, p. 239.

¹⁸⁴ Vale lembrar que antes mesmo da conclusão do mapa de Tosi Colombina, em 1751, Noronha de Brito já havia encomendado a produção de outro mapa que fora entregue pelo secretário de governo da capitania de Goiás, Ângelo dos Santos Cardoso, a Sebastião José Carvalho de Mello, futuro Marquês de Pombal, em ofício datado de 1750. Para estudos sobre as primeiras produções cartográficas de Goiás encomendadas durante o governo do Conde dos Arcos, ver: Wilson Vieira Júnior. “Primeiros mapas da Capitania de Goiás”. In: Elias Manoel da Silva; Wilson Vieira Júnior (orgs.). *Goyaz – Guia de Cartografia Histórica*. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2018, pp. 32-41; Lenora de Castro Barbo *Cartografia Histórica: território, caminhos e povoados em Goiás: 1722-1889*. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009; Lenora de Castro Barbo. “Estradas coloniais do Planalto Central na cartografia histórica”. In: Elias Manoel da Silva; Wilson Vieira Júnior (orgs.). *Goyaz – Guia de Cartografia Histórica*. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2018, pp. 82-115.

Santos e São Paulo a Goiás e Mato Grosso, bem como o caminho fluvial ligando a antiga freguesia de Ararituaba a Cuiabá, isto é, a rota monçoeira¹⁸⁵. Já a cartografia de Sá e Faria é riquíssima em representações das redes hidrográfica e viária da porção meridional da América portuguesa, com destaque para o caminho de Viamão¹⁸⁶. Juntamente com os mapas elaborados pelos padres matemáticos, a produção desses cartógrafos estava entre as principais referências de muitos engenheiros-militares e outros agentes à serviço da Coroa que chegaram a produzir mapas dessas regiões na segunda metade do Setecentos. Dentre esses últimos destaca-se o próprio morgado de Mateus, por exemplo, que se valeu dos mapas de Diogo Soares, Domenico Capacci, Tosi Colombina e José Custódio de Sá e Faria para que ele mesmo pudesse delinear alguns mapas para tratar de seus interesses frente à administração da capitania paulista.

Portanto, os mapas que serão apresentados a seguir compõem uma pequena série cartográfica elaborada no intuito de reforçar o argumento de que o sistema de comunicações interiores da formação regional paulista, desenvolvido a partir dos estímulos da economia mineira durante a primeira metade do século XVIII, era a espinha dorsal daquele “ensaio de integração regional pelos sertões” sobre o qual se falou na seção anterior.

Antes de se partir para a apresentação dos mapas, cumpre dizer que o principal critério de seleção desta série priorizou as cartas produzidas entre as décadas de 1740-70, para que suas representações não distassem muito do contexto mais ligado à economia mineira. Outro filtro importante para a seleção foi o de que os mapas contivessem representações detalhadas do conjunto dos principais eixos viários paulistas. Não apenas de um ou dois eixos, mas dos seis, podendo um ou outro, eventualmente, aparecer incompleto ou simplesmente indicado. Por essa razão a série acabou por se restringir a sete mapas, todos eles ligados à Francesco Tosi Colombina. Dois elaborados diretamente por ele, em 1751 e 1756; e os outros cinco elaborados a partir das representações contidas nesses dois mapas de Colombina entre meados das décadas de 1760 e 1770, durante o governo do morgado de Mateus na capitania de São Paulo.

¹⁸⁵ Embora sejam menos conhecidos, Tosi Colombina também produziu mapas das porções meridionais da América portuguesa enquanto esteve encarregado da exploração dos sertões do Tibagi, entre 1753-1756. É de sua autoria um grande mapa, em cinco folhas, datado de 1756, contendo uma representação que se estende dos limites da capitania de São Paulo e Goiás até a embocadura do Prata, com destaque para a Colônia de Sacramento. As folhas destes mapas encontram-se, atualmente, espalhadas entre dois acervos: três na mapoteca do Ministério das Relações Exteriores (partes 3, 4 e 5), no Rio de Janeiro; uma no acervo cartográfico da Casa da Ínsua, em Lisboa (parte 1); uma ainda não localizada (parte 2).

¹⁸⁶ A atuação de José Custódio de Sá e Faria como governador militar do Rio Grande nas campanhas realizadas contra os castelhanos na fronteira sul, bem como sua participação na elaboração da estratégia de defesa territorial relacionadas à construção e manutenção do Forte de Nossa Senhora dos Prazeres do Iguatemi, na fronteira sudoeste, deram-lhe muita experiência de toda a região platina, objeto de sua produção cartográfica entre os anos 1750-1770.

Francesco Tosi Colombina e sua atuação como cartógrafo na América portuguesa (1743-56)

Muito pouco se sabe sobre os primeiros anos e a formação de Francesco Tosi Colombina. Levantamentos biográficos feitos por Riccardo Fontana apontam que ele teria nascido em 1701, em Gênova, onde seguiu carreira no exército, formando-se como engenheiro-militar¹⁸⁷. Esteve à serviço da Coroa na América portuguesa por treze anos, entre 1743-1756, quando foi convidado a dirigir o projeto de fortificação militar do porto de Funchal, na Ilha da Madeira. Dois anos mais tarde é promovido à patente de sargento-mor para servir na Índia portuguesa, de onde se tem notícias que enviou relatórios desde Goa (1758) e Panjin (1769) para tratar das tropas do corpo de cavalaria da Índia¹⁸⁸. A partir de então não se tem mais notícias de Colombina, que já contava com cerca de 70 anos de idade.

Alguns biógrafos levantam a hipótese de que sua vinda à América portuguesa tenha se dado para atuar como técnico da equipe de engenheiros formada pelo também genovês, Michelangelo Blasco, comissário da Primeira Partida portuguesa das demarcações decorrentes do Tratado de Madri (1750). Entretanto, se é verdade que Colombina já estava à serviço da Coroa desde 1743, como ele mesmo aponta em manuscrito autógrafo intitulado *Descobrimento da terra do Tibagi*¹⁸⁹, sua chegada antecede, e muito, os trabalhos demarcatórios.

O que se sabe, ao certo, é que entre 1749-50 Colombina já se encontrava à serviço do governador da capitania de Goiás, Marcos José de Noronha e Brito, que lhe encomendara a elaboração de um mapa para aquela capitania, cujo território havia sido recentemente desmembrado da capitania de São Paulo e precisava ser delimitado em relação às capitanias confinantes (Mato Grosso, Pará, Maranhão, Pernambuco, Minas Gerais e a própria São Paulo). Foi enquanto estava à serviço do Conde dos Arcos, que Tosi Colombina propôs o já citado projeto de abrir uma estrada carroçável desde Santos e São Paulo a Cuiabá, passando por Vila Boa. Apesar deste projeto ter sido deferido, por provisão de 6 de dezembro de 1750, o mesmo caducou, uma vez que Colombina e seus sócios não conseguiram levantar os capitais necessários para a execução da obra¹⁹⁰.

Após o insucesso de seu empreendimento particular, em 1752 o Conselho Ultramarino lhe passou patente de capitão engenheiro, determinando que acompanhasse as expedições em

¹⁸⁷ Cf. Riccardo Fontana. *Francesco Tosi Colombina: o cartógrafo do Brasil central*. [s.l. : s.n.], 2011, p. 43.

¹⁸⁸ *Idem*, pp. 45-46.

¹⁸⁹ De sua experiência à serviço da Coroa portuguesa na América, restou um manuscrito, atualmente na Biblioteca Nacional, no qual Colombina descreve sua participação na descoberta do vale do rio Tibagi e da serra da Apucarana, localizados no atual estado do Paraná. Ver: Riccardo Fontana. *Op. Cit.*, pp. 28-31.

¹⁹⁰ Cf. Lenora de Castro Barbo. *Estradas coloniais no planalto central... Op. Cit.*, p. 90.

direção ao sertão do Tibagi para atuar como geógrafo e cartógrafo. Ali permaneceu a serviço de Gomes Freire de Andrade, pela então comarca de São Paulo, até 1756, quando foi chamado para voltar ao Reino e, em seguida, encarregado do projeto de fortificação do porto de Funchal. Para além do manuscrito sobre o seu “descobrimento do Tibagi”, sua experiência nas porções meridionais resultou em um grande mapa, em cinco folhas, de toda a porção Centro-Sul da América portuguesa. Este foi concluído e assinado por Colombina aos 9 de dezembro de 1756, quando já se encontrava à serviço da Coroa na Ilha da Madeira.

Um mapa para a recém-criada capitania de Goiás (1751)

Em 1750, Tosi Colombina encontrava-se percorrendo a capitania de Goiás, levantando informações a serem registradas em um mapa que lhe havia sido encomendado pelo então governador da dita capitania, o Conde dos Arcos. Sua atuação nesse sentido foi registrada em um relatório enviado em abril de 1755 pelo secretário de governo de Goiás, Ângelo dos Santos Cardoso, a Sebastião José de Carvalho e Mello, futuro Marquês de Pombal. Nesse relatório, Cardoso faz uma breve reconstituição histórica da capitania de Goiás, dando conta da descoberta das minas, de sua povoação, dos primeiros mineradores, do governo civil e eclesiástico e dos problemas ali encontrados. Sobre Tosi Colombina, informa:

[...] Na mesma conjuntura que eu cheguey a esta vila, em comp.^a do Gen.^{al} Gomes Fr. de Andrada, também veyo hum Italiano, por nome Francisco Tosi Columbina, na cometiva do ouvidor novo, Agostinho Luiz Ribeiro Vieira, que vinha então p.^a esta Com.^{ca}, o qual Columbina dahy a quazi hum anno, foy em comp.^a do mesmo ouv.^{or} correr a com.^{ca}; e levou ordem do S.^r Conde dos Arcos, Gen.^{al} desta Cap.^{nia}, p.^a hir observando as alturas dos Arrayaes, situação da mesma com.^{ca}; pela curiozid.^e que se lhe descobrio, de ser enfarinhado em Geografia [...] ¹⁹¹.

Pelo trecho destacado acima, vê-se que o Conde dos Arcos encomendara a feitura do novo mapa de Goiás a Colombina em razão de se ter descoberto que este era “enfarinhado em Geografia”. O termo “enfarinhado” remete à ideia de que Colombina detinha conhecimentos no campo da Geografia, mas também passa certo tom de desconfiança em relação a suas habilidades. Um pouco antes, neste mesmo relatório, Ângelo Cardoso já havia dado conta de que em maio de 1750 submetera ao Conselho Ultramarino um mapa da capitania de Goiás que ele próprio encomendara a um “sujeito capacisimo na matéria de fazer mapas”:

Considero a V. Ex.^a já com algumas luzes não pequenas, da situação deste continente, não só porque seria publico hum mapa nesse Ministério, que eu remeti a Alexandre

¹⁹¹ OFÍCIO do secretário do governo de Goiás, Ângelo dos Santos Cardoso, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real [sic], sobre a descoberta das minas de Goiás; sua povoação; o caráter dos primeiros mineiros e profissionais liberais; os governos civil e eclesiástico e os problemas nela existentes. 15 abr. 1755. AHU_ACL_CU_008, cx. 12, doc. 740.

de Gusmão, que Deus haja, em 12 de Mayo de 1750, que foi o prim.^{ro} mais ajustado, que la apareceo até aquele tempo, e menos distante da verdade da distribuição desta comarca e dos Arrayaes, mostrando o Cam.^o que vem da vila de Santos a esta capital, e daqui ao Cuyabá, Mato Grosso, Rio da Madeira, até o das Amazonas, que à força de delig.^a alcancey de hum sujeito capacisimo, na matéria de fazer mapas, que pessoal.^e viajou quazi toda a imensa extensão dos referidos caminhos, e de propozito lavrou a meos rogos o que remeti.

Mais adiante, na sequência de seu relatório, Cardoso explica como Colombina usou uma cópia daquele mapa que havia enviado ao Conselho para a produção de seu próprio mapa:

[...] pediome o referido Columbina, a copia do mapa, que eu já antecedentem.^{te} tinha na mão, de que havia remetido o Original p.^a a Corte a Alex.^e de Gusmão, dele se valeu p.^a formar outro com pouca diferença, excepto em alguma exação das alturas dos graos, em que ficavão os Arrayaes, e algum Rio, ou Citio que descobrio de novo; este mapa que fez o tal italiano, seria vezivel a V. Ex.^a; quando ele foy a esta Corte, porpor os seos vastos projectos, que sempre são estimáveis, a ser conseguíveis; mas advirto a V. Ex.^a, o que talvez não escaparia à sua penetrante prespicacia, se por acaso o conversou, que Columbina peca alguma coiza em visionário¹⁹².

O trecho destacado acima evidencia que Tosi Colombina elaborou sua carta a partir das informações de um mapa anterior, o qual havia sido remetido por Ângelo Cardoso aos cuidados do diplomata Alexandre de Gusmão em 1750¹⁹³. Uma cópia deste mapa foi cedida a Colombina para que o cartógrafo genovês pudesse dar cabo de sua encomenda¹⁹⁴. Concluído em 1751, o mapa assinado por Colombina foi dedicado ao Conde dos Arcos. Sobre este mapa, o secretário Ângelo Cardoso não deixou de notar, criticamente, a “pouca diferença” que havia entre ele e aquele que lhe servira como base, dando pouco merecimento à maior exação nos levantamentos do posicionamento geográfico de alguns sítios, rios e arraiais goianos. Mais adiante, adverte a Pombal dos projetos grandiosos, mas inexecutáveis de Colombina, chamando atenção ao visionarismo do genovês. Tais críticas, ainda que talvez fossem merecidas, não deixam de transparecer certo zelo de Cardoso, que tanto se empenhara em conseguir a elaboração de um mapa para a capitania de Goiás, logo atualizado por Tosi Colombina.

¹⁹² OFÍCIO do secretário do governo de Goiás, Ângelo dos Santos Cardoso, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real [sic], sobre a descoberta das minas de Goiás; sua povoação; o caráter dos primeiros mineiros e profissionais liberais; os governos civil e eclesiástico e os problemas nela existentes. 15 abr. 1755. AHU_ACL_CU_008, cx. 12, doc. 740.

¹⁹³ Em seu relatório, Ângelo Cardoso afirma ter remetido o mapa a Alexandre de Gusmão em 12 de maio de 1750, portanto, poucos meses após a celebração do Tratado de Madri, em janeiro daquele ano. O mapa submetido por Cardoso, atualmente na mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro, continha informações bastante atualizadas, para a época, acerca da ocupação portuguesa nas áreas fronteiriças à oeste em negociação com os castelhanos. Seu conteúdo, assim como o de outras cartas da região, inclusive a do próprio Colombina, circulou entre os membros das partidas demarcatórias decorrentes das negociações do Tratado de Madri.

¹⁹⁴ Lenora Barbo e Andrey Schlee já apontavam para a existência desse mapa da capitania de Goiás submetido por Ângelo dos Santos Cardoso à Corte e utilizado por Tosi Colombina na elaboração de sua carta de Goiás. Ver: Lenora de Castro Barbo; Andrey Rosenthal Schlee. “A cartografia histórica e os caminhos de ocupação do atual Distrito Federal”. In: SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 3. In: *Anais...* Ouro Preto, 2009. Ver também: Wilson Vieira Júnior. *Primeiros mapas da capitania de Goiás...* Op. Cit., pp. 36-41.

Segundo Wilson Vieira Júnior, autor de uma série de estudos sobre a cartografia do planalto central, o principal objetivo de ambos os mapas era registrar os limites de Goiás com a também recém-criada capitania do Mato Grosso. É justamente nesse ponto, vale dizer, que se encontra a principal diferença entre eles. Enquanto no mapa submetido à corte por Ângelo Cardoso os limites entre as ditas capitanias foram traçados pelo rio das Mortes, tal como propunha o Conde dos Arcos, no mapa de Colombina os limites seguem a linha do rio Jangada, avançando sobre território mato-grossense¹⁹⁵. Há outras pequenas diferenças, todas elas apontadas em detalhes no estudo de Vieira Júnior, mas num âmbito mais geral os mapas são bastante equivalentes, ao ponto de a historiografia ter considerado, por muitos anos, que ambos fossem frutos da pena de Tosi Colombina¹⁹⁶. Talvez residisse justamente aí o zelo de Cardoso em relação ao militar genovês, “enfarinhado em Geografia”.

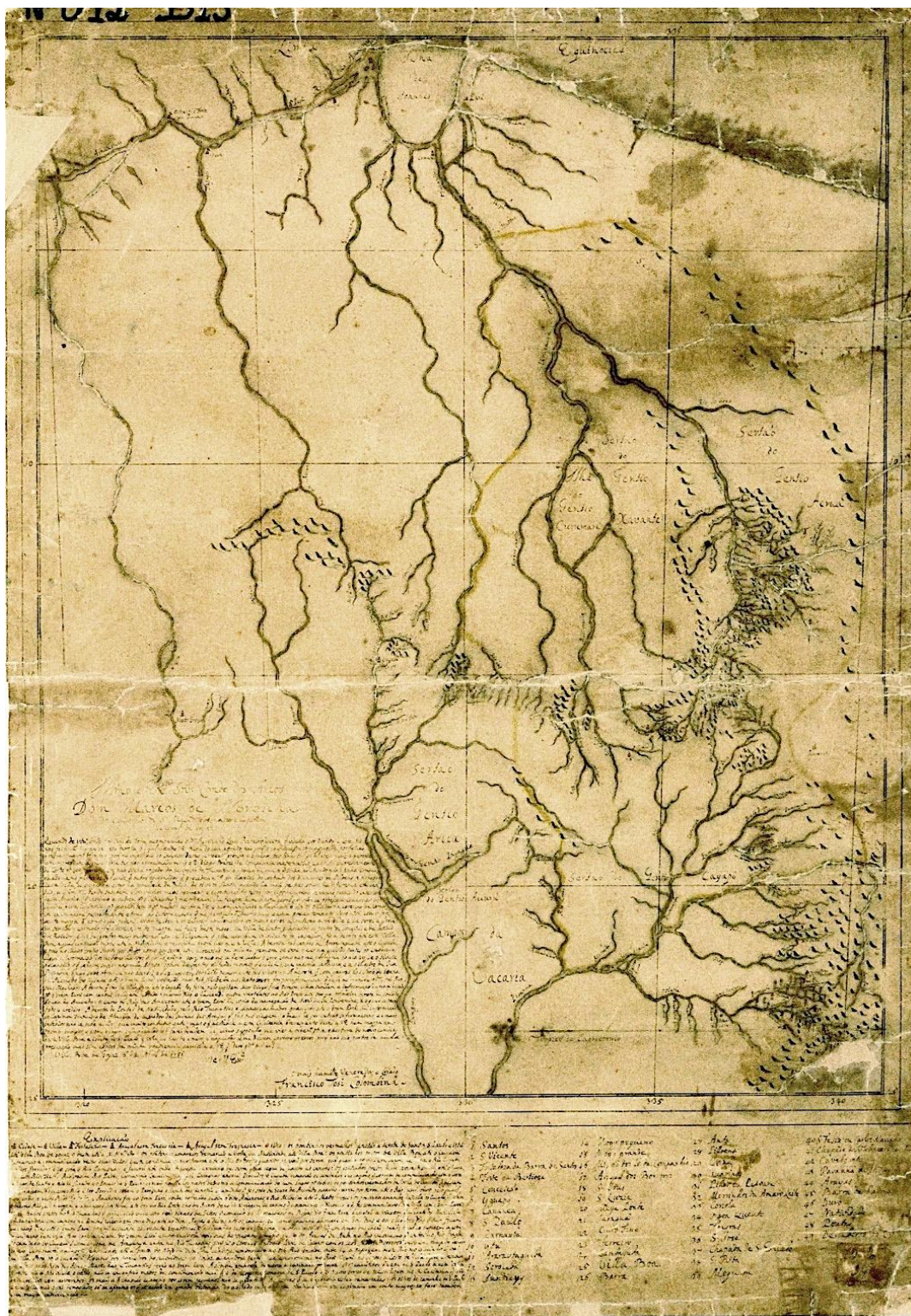
Para além da questão dos limites capitaniais, os mapas trazem uma representação da costa da América portuguesa que se estende desde o litoral da capitania de São Paulo, ao sul, até a foz do rio Amazonas, em frente à Ilha de Joannes (atual Ilha do Marajó). Pelo interior, há um detalhamento bastante minucioso da rede viária terrestre e fluvial. Dentre as primeiras vias, destaca-se a representação do Caminho do Mar, desde Cubatão até São Paulo e dali, pelo Caminho dos Goyazes, passando por Jundiá, Mogi-Guaçu, Meia Ponte (atual Pirenópolis) e Vila Boa de Goiás. Desta última vila, partia um caminho terrestre que a comunicava com Cuiabá e, de lá, até a vila do Mato Grosso, às margens do rio Madeira, já na bacia amazônica. Também há registro de um caminho que ia de Meia Ponte rumo ao norte, até as margens do rio Tocantins, também na bacia amazônica.

Quanto às vias fluviais, destaque para a rota monçoeira, que aparece descrita em sua completude desde a freguesia de Ararituaguaba, às margens do Tietê, até a vila de Cuiabá. O curso dos rios por onde navegavam as canoas – Tietê, Paraná, Pardo, Camapuã, Taquari, Paraguai, Porrudos, Cuiabá – aparece todo pontilhado, tal como os caminhos terrestres. De Cuiabá ao Mato Grosso seguia-se pela via terrestre. A seguir reproduz-se uma digitalização feita a partir do exemplar assinado por Tosi Colombina, guardado no Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro.

¹⁹⁵ Cf. Wilson Vieira Júnior. *Primeiros mapas da capitania de Goiás...* *Op. Cit.*, p. 36.

¹⁹⁶ Cf. Isa Adonias. *Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial: 1500-1822*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1960, vol. 1, p. 659.

Mapa 1: Mapa geral dos limites da Capitania de Goiás, por Francesco Tosi Colombina (1751)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Mapa geral dos limites da Capitania de Goiás]. 1751. 1 mapa ms., col. : 53,5 x 77 cm. Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://cutt.ly/zlRs4Ur>. Acesso em: 25 fev. 2021.

Numa observação mais detida da representação das rotas fluviais, chama atenção que Tosi Colombina registra dois sítios como os melhores locais para se fazer a comunicação entre

as bacias do Prata e do Amazonas. Um desses registros encontra-se ao norte da vila cuiabana, onde se deixava o rio Cuiabá para fazer uma curta variação por terra até o rio Preto, um afluente do Arinos, braço do Tapajós. O outro registro, um pouco mais a oeste, indica uma variação entre os rios Paraguai e Sumidouro, este último um outro afluente do rio Arinos.

Trata-se, portanto, de um mapa centrado na representação do interior da América portuguesa ou, mais especificamente, nas vias de acesso aos centros populacionais estabelecidos naqueles sertões. Não foi por outra razão que, poucos anos mais tarde, um mapa decorrente das representações de Ângelo Cardoso e Tosi Colombina foi intitulado de “Mapa dos sertões, que se compreendem de Mar a Mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato Grosso e Pará”, como se verá mais adiante.

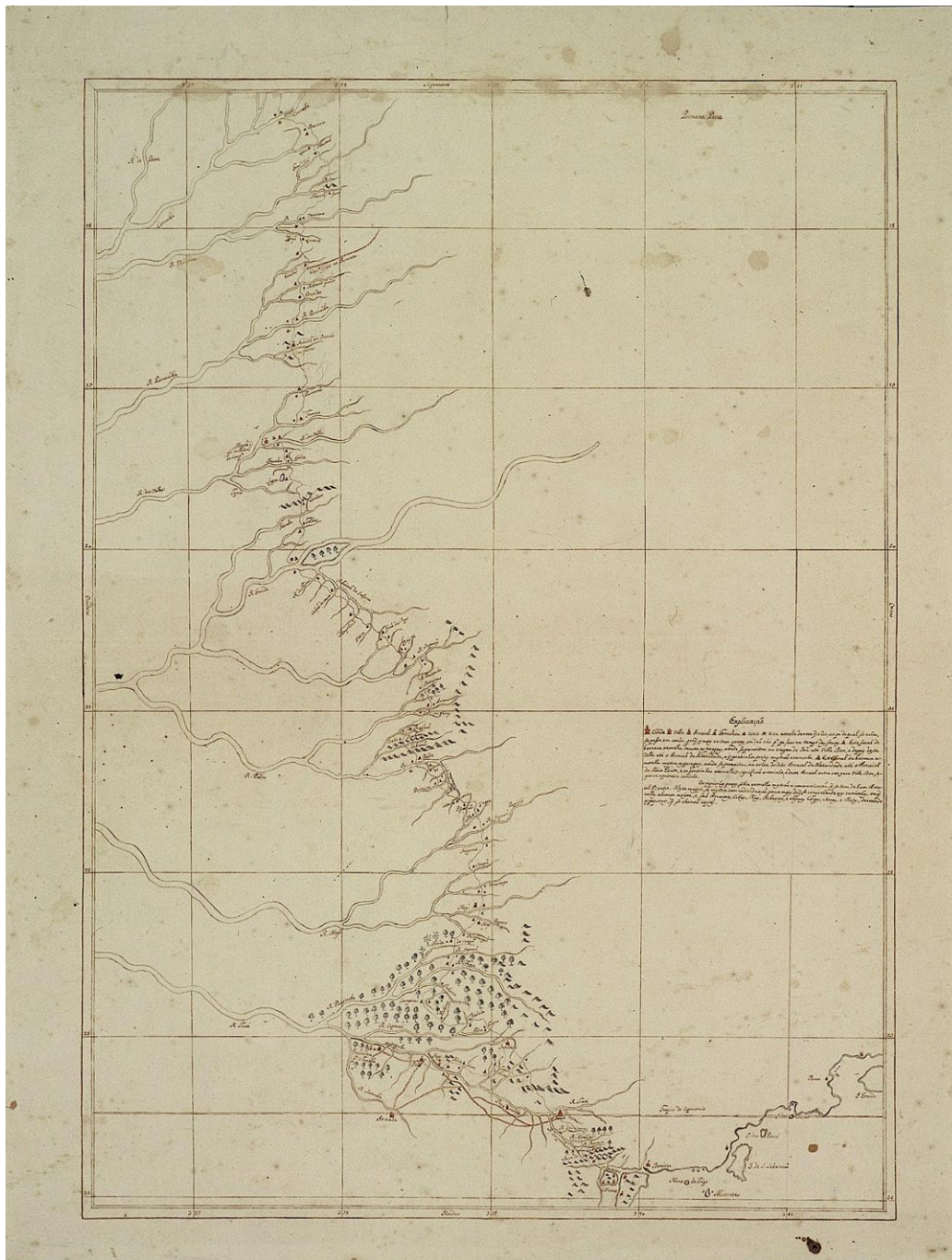
Da Capitania de São Paulo até a embocadura do Prata (1756)

Um mapa menos conhecido da autoria de Tosi Colombina, é aquele que ele assinou em dezembro de 1756 quando já estava à serviço da Coroa portuguesa na Ilha da Madeira. Sobre este, poucas informações estão disponíveis. Como se teve oportunidade de verificar no correr desta pesquisa, trata-se de um grande mapa em cinco folhas às quais encontram-se espalhadas entre dois acervos. Na verdade, foram identificadas quatro das cinco folhas: uma delas, com a identificação de “Primeira Parte” no canto superior direito da folha, encontra-se no acervo cartográfico da Casa da Ínsua, em Lisboa. As outras três, identificadas respectivamente como “Terceira Parte”, “Quarta Parte” e “Quinta Parte”, estão na mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro. A folha referente à “Segunda Parte” não foi localizada.

Quanto às representações apresentadas nas folhas, a Primeira Parte traz a costa da capitania de São Paulo, parte da rede hidrográfica dessa mesma capitania e da capitania de Goiás, além do caminho terrestre que sai de Santos e se entronca na cidade de São Paulo com o Caminho dos Goyazes. Este, por sua vez, não foi representado em sua totalidade, seguindo até a capitania de Goiás, onde é interrompido após cruzar o rio Corumbá.

Nesta folha não há indicações das rotas fluviais e a rede urbana representada limita-se, praticamente, àquela localizada às margens dos caminhos. Destaque maior aos muitos pousos no Caminho dos Goyazes. Entre a vila de Jundiá e a freguesia de Mogi-Guaçú, aparece uma representação das matas que abundavam naquela região, indicando onde as mesmas acabavam e tinha início os campos.

Mapa 2: Mapa contendo representações da capitania de São Paulo até a embocadura do rio da Prata, Primeira Parte, por Tosi Colombina (1756)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. 1756. 1 mapa ms. : 0 x 0 cm. Casa da Ínsua, Lisboa. Digitalização gentilmente cedida ao autor por Denise Aparecida Soares de Moura.

As terceira, quarta e quinta partes deste mapa são todas referentes às porções meridionais da América portuguesa¹⁹⁷. A terceira parte se estende de Sorocaba até um local identificado como “Cruz das Lajes”, com riquíssima representação do caminho terrestre que

¹⁹⁷ Para visualizar as três partes desta carta, ver o *Anexo A* que traz os 24 mapas que selecionamos para compor a série cartográfica para a realização deste trabalho.

ligava São Paulo a Viamão. A quarta parte continua a representação da folha anterior e vai de Lajes até Viamão, indicando a localização das missões e uma linha tracejada em vermelho registrando a linha divisória do Tratado de Madri. Também é nesta quarta folha que se encontra a dedicatória – a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, Secretario de Estado do Ultramar e Marinha – e, também, a assinatura de Tosi Colombina, datada de 9 de dezembro de 1756, feita em Funchal na Ilha da Madeira. A quinta e última parte se estende do arroio Chuí até Buenos Aires, com representação do rio da Prata e, em sua margem oriental, Montevideu e Sacramento. Nesta folha, pouco antes da dita margem do rio da Prata, também há uma linha tracejada em vermelho identificada como “Linha Divisória”.

Embora não se saiba, ao certo, o conteúdo representado na Segunda Parte deste grande mapa, o conjunto das representações contidas nas quatro folhas descritas acima traz a rede de caminhos terrestres que punha em comunicação a porção central da América portuguesa com seus limites meridionais. Se através do mapa de 1751 é possível se obter uma boa noção do sistema de comunicações, “de mar a mar”, entre São Paulo e a foz do Amazonas, as cinco folhas deste mapa de 1756 fazem o mesmo entre São Paulo e a embocadura do Prata. Uma apreensão da representação das vias fluvio-terrestres contidas nesses dois mapas de Tosi Colombina dá, ao observador, uma noção de que todas essas partes, ocupadas pelos portugueses, estão integradas pelas redes de caminhos. Não é por acaso, portanto, que a trajetória desses mapas se imbrica, de algum modo, com as negociações dos tratados de limites entre os impérios ibéricos na segunda metade do século XVIII¹⁹⁸. Mais que isso, como veremos a seguir, também se relacionam às disputas dos limites internos entre as capitanias.

Morgado de Mateus: governador e delineador de mapas (década de 1760)

Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, o quarto morgado de Mateus, nasceu em 21 de fevereiro de 1722, no distrito da vila de Amarante, norte de Portugal. Recebeu educação militar de seu avô, homônimo, que foi governador do castelo de São Tiago da Barra da vila de Viana. Como militar, destacou-se na defesa de Portugal durante a ofensiva franco-espanhola em episódio da Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Sua atuação contribuiu para a indicação de seu nome para o cargo de governador e capitão-general de São Paulo, o qual efetivamente ocupou

¹⁹⁸ O mapa base que serviu para a representação de Tosi Colombina datada de 1751, como se destacou, foi enviada diretamente aos cuidados de Alexandre de Gusmão, cujo papel foi crucial nas negociações do Tratado de Madri. Já o mapa de 1756, por sua vez, ao menos as partes referentes aos limites platinos, mais sensíveis nas negociações encetadas durante a segunda metade do Setecentos, acabou permanecendo no acervo do Ministério das Relações Exteriores.

entre 1765-1775¹⁹⁹. Desta sua experiência na administração colonial lotado na capitania de São Paulo interessa, aqui, um aspecto muito específico, e ainda pouco estudado, que é a de produtor de mapas ou, para se empregar um termo que lhe parecia mais adequado, delineador de mapas.

Embora tenha seguido carreira militar, o morgado de Mateus não tinha formação como engenheiro-militar. Todavia, como informa Denise Moura:

[...] era um leitor do geógrafo espanhol Sebastián Fernandez de Medrano, professor de matemática em Bruxelas, tratadista militar e capitão-general de Flandres desde 1676, encarregado de estruturar a Academia Militar do Exército dos Países Baixos. Medrano escreveu inúmeras obras que tanto fazem parte da Biblioteca de D. Luís, situada na Fundação Casa de Mateus, em Vila Real, como foram citadas por ele em seus officios²⁰⁰.

Portanto, seu interesse pelos “mappas”, isto é, por geografia e cartografia não era mera “curiosidade”, ainda que ele próprio tenha empregado diversas vezes esse termo na correspondência que trocou com o engenheiro-militar, José Custódio de Sá e Faria. Em 1765, por exemplo, tão logo havia chegado à capitania de São Paulo para tomar posse de seu governo, ainda na vila de Santos, já pedia cartas geográficas e quaisquer informações sobre o território a Sá e Faria, que se encontrava à serviço como governador da praça do Rio Grande.

[...] Como V. S.^a sabe muito bem o quanto he indispensável a hum General o perfeito conhecimento do Paiz em que hade mandar; me vejo totalmente destetuido de todo a noticia neste particular e não só faltão aqui Cartas Geográficas, mas também, quem a Saiba fazer em cujos termos sou precisado a valer-me de V. S.^a e do seu préstimo pedindo-lhe que----- for possível me comunique as noções que tiver desses Sertões----- das suas confinantes, e por algum ----- navegação e formalidade de seus Rios²⁰¹.

Alguns meses mais tarde, ao receber junto com a correspondência oficial um mapa elaborado pelo dito militar, prontamente preparou uma resposta agradecendo pelo envio do mapa, o qual considerou ser o “mais estimável” de todos os que ele havia visto no que dizia respeito à descrição da América, pela “delicadeza, e perfeição” com que foi elaborado:

Com a data de 3 de Janeiro recebi a Carta de V. S.^a acompanhando o Mappa que foy servido remeter-me pelo soldado que para eSe fim lá se achava, vindo obra tão exacta como se esperava da clara idea com que V. S.^a em tudo faz conhecido o seu grande talento; afirmo a V. S.^a que todos quantos tenho visto na discripção destas Americas, he este para mim o mais estimável, não só pela delicadeza, e perfeição com que está

¹⁹⁹ Para maiores detalhes acerca da biografia do morgado de Mateus, ver o primeiro capítulo da já citada obra de Heloísa Liberalli Bellotto. *Op. Cit.*, pp. 21-76.

²⁰⁰ Cf. Denise Aparecida Soares de Moura. *Do ouro dos “Paulistas” ao Prata de um governador: a geografia luso-platina de D. Luis de Sousa Botelho Mourão (1752-1774)*. Texto inédito no prelo.

²⁰¹ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel [José Custódio de Sá e Faria] que está no Rio Grande. 28 jul.1765. In: DIHCSP, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 24-25.

fabricado, mas pela vastidão das esensiaes noticias que nelle se descobre, com toda a clareza, e fácil percepção²⁰².

Mais adiante, neste mesmo ofício, não deixa de pedir ao militar que continue enviando novas informações e, se possível, mais mapas, por ser sua “inclinação e coriozidade insaciável nesta matéria”:

[...] Espero sempre boas noticias de V. S.^a, e todas as demais que oCorrerem a importância do Real Serviço tanto pelo movimento dos noSsos confinantes inimigos, como nas q’ poder alcançar mais na discripção dos Territorios e Paizes desta America, de que estimarei muito V. S.^a me participe todas as noticias e todos os Mappas que poder, por ser a minha inclinação e coriozidade insaciável nesta matéria, especialmente de tudo o que he obrado pelo inimitável pincel de V. S.^a em que receberey o maior favor e a mayor lisonja, e se na minha mão houver couza em que a V. S.a poSsa dar gosto com a mayor vontade me offereço para executar em tudo o que for do seu aggrado e serviço²⁰³.

Esta sua “inclinação e coriozidade insaciável” no que dizia respeito à geografia da América do Sul e, mais especificamente, do território paulista, o levava a buscar o conhecimento dessa região não só com os engenheiros-militares, mas também com os práticos, ou sertanistas, para que, através de suas informações, fossem delineadas novas cartas geográficas das quais seria possível adquirir conhecimento dessa parte do mundo que, a despeito da imensidão das capitanias, ainda não haviam sido elaboradas:

Pervenindo que sem duvida, seria necessário de se abrir campanha neste Brazil, o individual conhecimento dos caminhos dos Certões, e paSsages dos Rios, com a noticia do curso que levão as suas agoas, as regioens adonde fazem barra, em outros Rios, e estes por onde paSsão, athe finalmente irem desaguar depois de dilatadíssimas correntes no Rio da Prata, tenho mandado vir a minha presença, muitos práticos destes Paizes, com os quaes tive largas conferencias, e fazendo dileniari pelo modo poSsivel estas ideyas em Cartas geográficas, pelas quaes vou adquirindo bastante conhecimento de toda esta vastiSsima parte do mundo, de que as Provincias excedem em grandeza as mayores da Europa, sem que athe agora haja dellas mappas exatos²⁰⁴.

O interesse do morgado de Mateus em temas relacionados à geografia e cartografia era tão grande, que em um ofício datado de 18 de junho de 1774, enviado a Sebastião José de Carvalho e Melo, já Marquês de Pombal, descobre-se que ele havia mandado fazer no antigo Colégio dos Jesuítas, que passara a ser o Palácio do Governo desde que ele assumira em 1765,

²⁰² CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel José Custodio [de Sá Faria], Governador do Rio Grande, sobre o recebimento de um Mapa referente ao novo fardamento da Tropa. In: DIHCSP, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 218.

²⁰³ *Idem*, p. 219.

²⁰⁴ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo], dando conta da primeira expedição da Companhia de Aventureiros Paulistas para Viamão, e outros assuntos de guerra e militares. 30 mar. 1766. In: DIHCSP, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 204.

uma “Caza de Geometria adonde se ensinava, e se delineavão os mapas”²⁰⁵. A dita “Caza de Geometria” lhe era tão cara que ele chega a mencioná-la como uma das razões pela qual ele lamentava ter que ceder o palácio do governo para formar a residência do novo Bispo de São Paulo, d. Fr. Manuel da Ressurreição, como ordenava o rei²⁰⁶.

Não é de se surpreender, portanto, que após um ano e meio como capitão-general de São Paulo, o morgado de Mateus já detivesse conhecimentos suficientes para situá-la bem em relatório no qual prestava contas à Coroa sobre diversos aspectos da capitania paulista naquele ano de 1766:

Compreende-se a Capitania de S. Paulo, entre os vinte e dous, e vinte e oito grãos de Latitude austral, em que Segundo o calculo do Coronel Jozé Custódio de Sá e Faria, corre pela parte do Norte o Rio Sapocahy, que antigamente lhe sérvio de Lemite, e pela parte do Sul se estendem os Campos das Lages em the o Rio das pelotas por onde confina com a Jurisdicção do Governo do Rio grande, pela demarcação, que se fez no anno de 1748 ou 1749, em que se criou a Villa do Rio Grande pelo Ouvidor e Dezembargador Manoel Jozé de Faria, da Comarca de Santa Catharina, em cuja distancia sendo somente de seis grãos de Latitude se contão pela estimativa dos viandantes, e Circuitos dos Caminhos, trezentas léguas de viagem; de longitude segundo o calculo de Columbina e o do Coronel Blasco, tem de 332 grãos até 339, em que pela parte do Poente faz Barra o Rio Paranapanema no Rio grande ou Paraná, onde termina o Seu Certão e pela parte do Nascente, se acha pouco mais ou menos a Villa de Santos, Porto marítimo da sobredita Capitania; e porque este Certão he pouco Vadiado neste Brazil se não pode dizer Couza alguma da sua extenção²⁰⁷.

Ainda que essa descrição fosse praxe desse tipo de comunicação trocada entre os governadores e a Coroa, chama atenção a referência que ele faz a José Custódio de Sá e Faria para situar a capitania em seu eixo latitudinal (norte/sul), e a Francesco Tosi Colombina e Michelangelo Blasco no eixo longitudinal (leste/oeste). Todos os três, vale lembrar, cartógrafos e engenheiros-militares envolvidos diretamente nos trabalhos de demarcações decorrentes do Tratado de Madri e, portanto, autoridades tidas como insuspeitas no que dizia respeito às questões envolvendo as definições de limites. O uso de cartas produzidas por esses profissionais na fundamentação de disputas por limites, mesmo os internos, revestia de credibilidade as argumentações levadas adiante junto aos ministros, ao Conselho Ultramarino e ao rei.

Para além do seu interesse em geografia e cartografia, é importante lembrar que a chegada do morgado de Mateus na administração da capitania de São Paulo ficou marcada,

²⁰⁵ OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, tratando da disputa entre D. Fr. Manuel da Ressurreição, Bispo de São Paulo e o governador em torno do aproveitamento do Colégio dos jesuítas para residência oficial. 18 jun. 1774. AHU_ACL_CU_023, Cx. 6, D. 377.

²⁰⁶ *Idem. Ibidem.*

²⁰⁷ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o senhor Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo]. 10 dez. 1766. DIHCSP, vol. 73, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 59.

principalmente, por seu foco nas questões relacionadas às disputas entre as Coroas ibéricas na definição dos limites territoriais de seus domínios na América. Outras questões importantes que preocuparam o governador paulista durante o tempo em que esteve à frente da capitania foram aquelas relativas à introdução da nova política econômica portuguesa em seus domínios ultramarinos e, ainda, uma política de urbanização que foi responsável pela criação de dezenas de novas freguesias e vilas no território da capitania de São Paulo entre 1765-1775²⁰⁸.

Outra questão muito cara ao morgado de Mateus, mas que ganhou menos atenção dos pesquisadores, foi o seu envolvimento nas disputas territoriais com a capitania de Minas Gerais em razão de uma série de descobertos auríferos aluviais na região limítrofe entre as capitanias paulista e mineira ou, mais especificamente, na região das cabeceiras do rio Pardo²⁰⁹. O tema lhe incomodava bastante e, praticamente durante todo o período de seu governo, foi objeto de uma longa correspondência oficial trocada entre ele e os governadores de Minas Gerais; o Vice-Rei, Antônio Álvares da Cunha, o Conde da Cunha; o Conselho Ultramarino e o Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo.

Não é o objetivo deste capítulo entrar nos pormenores desta questão envolvendo as disputas dos limites entre as capitanias de Minas e São Paulo, mas apontar como o morgado de Mateus se apropriou da cartografia produzida entre as décadas de 1730 e 1750 para, ele próprio, organizar mapas que pudessem ser utilizados em sua argumentação justificando a jurisdição da capitania de São Paulo sobre os novos descobertos auríferos.

Em dezembro de 1766, depois de uma série de ofícios trocados com todas as autoridades mencionadas acima, na qual tratava do que acreditava ser uma usurpação do território de São Paulo pela capitania de Minas Gerais, o morgado de Mateus reuniu uma extensa documentação sobre o tema, à qual acrescentou uma memória que ele mesmo elaborou indicando os locais das

²⁰⁸ Todas essas questões já foram objetos de estudos que compõem uma historiografia dedicada à história de São Paulo colonial, mais especificamente, ao período de governo do Morgado de Mateus. Bons exemplos são as já citadas obras de Heloísa Liberalli Bellotto e Maria Fernanda Derntl. Ver também: Amilcar Torrão Filho. *Paradigma do caos ou cidade da conversão?: São Paulo na administração do Morgado de Mateus (1765-1775)*. São Paulo: Annablume, 2007, 292p.

²⁰⁹ Sobre este tema, acaba de ser defendida, em dezembro de 2020, a tese de Rafaela Ferreira da Silva. *Práticas políticas e imaginário: a atuação do morgado de Mateus nos “intermináveis” e “odiosos” conflitos verificados entre São Paulo e Minas Gerais (1765-1774)*. 2020. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2020. Para outros estudos mais recentes, ver: Ivone Salgado; Renata Baesso Pereira. “A formação da rede urbana como estratégia de definição da fronteira entre as capitanias de Minas Gerais e de São Paulo na segunda metade do século XVIII”. In: *Labor & Engenho*, Campinas, v. 11, n. 3, pp. 218-241, jul. – set. 2017; Carlos Eduardo Rovaron. “O silêncio do Império: a expansão da divisa de Minas, do sul do Rio Grande e do Oeste do Sapucaí até as cercanias da Serra de ‘Mogi-Guaçu’ no século XVIII”. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 26. In: *Anais...* São Paulo, 2011; Marcos Celeste. *Cabeceiras do Rio Pardo: ocupação e formação da região de Caconde-SP (1765-1820)*. 2010. 142 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2010.

seis diferentes demarcações feitas entre aquelas duas capitanias entre 1690 e 1749²¹⁰. A síntese dessa memória foi representada em um mapa, o qual anexou à esta documentação (Ofício N° 18, item D, identificado na parte superior do mapa), submetendo-a ao Secretário do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, então Conde de Oeiras, para que uma decisão fosse tomada em relação a essa questão, já que o Conde da Cunha se recusava a decidir.

²¹⁰ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao senhor Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo] sobre a questão dos limites entre Minas e São Paulo. 19 dez. 1769. In: DIHCSP, vol. 73, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 97-111.

Na memória enviada ao Conde de Oeiras, o morgado de Mateus explica que ele próprio organizou a *Carta Chorografica da Capitania de S. Paulo...* a partir das informações contidas em mapas de Francesco Tosi Colombina e do padre matemático Domenico Capassi:

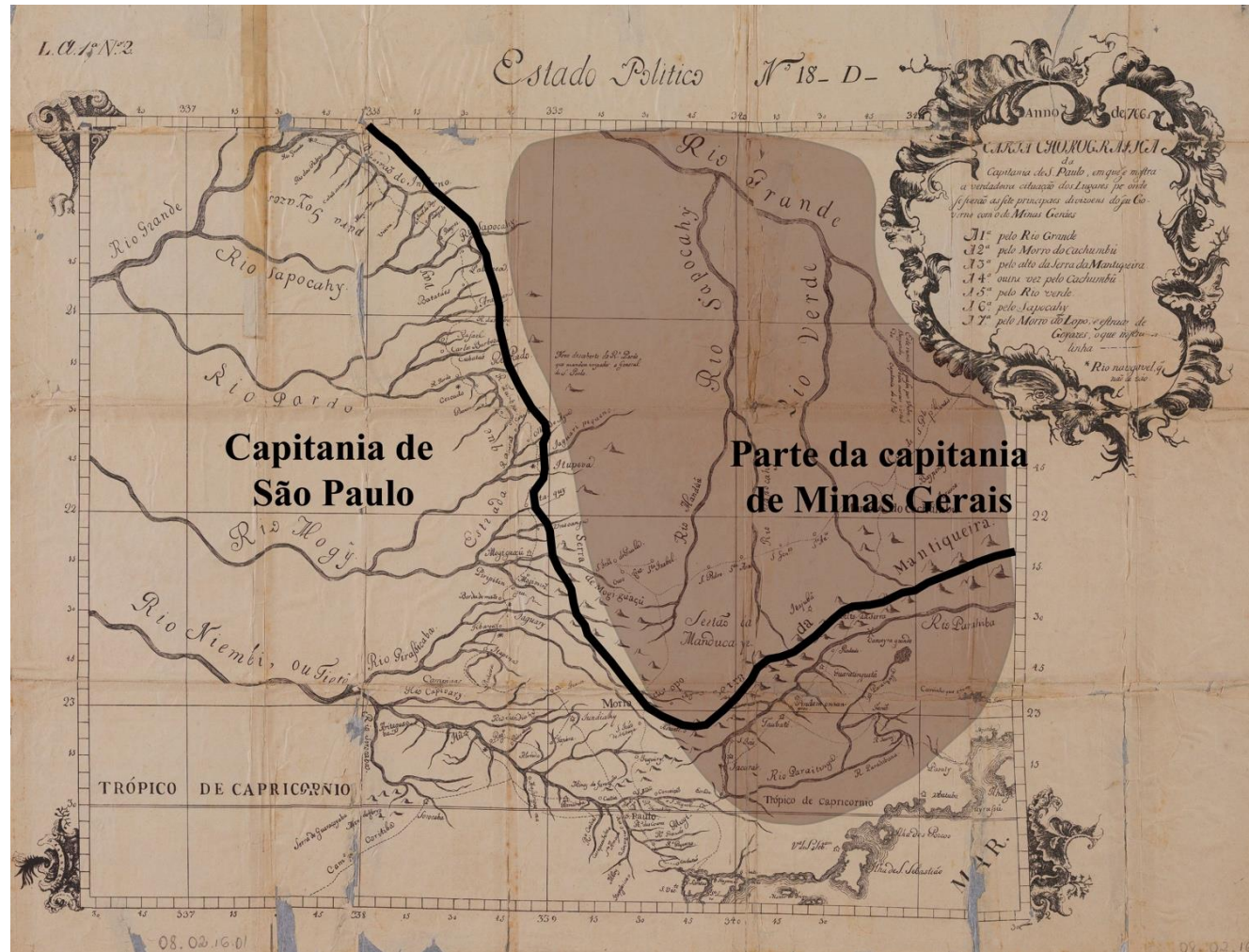
[...] Para mayor clareza de tudo ordenei o mappa que vay marcado – D – o qual está graduado, e disposto com a mayor exactidão e certeza entre os que the agora se tem feito desta Capitania, nelle segui as observações de Columbina, e do Padre Capaci, e tudo o que nelle digo he depois de bem examinados todos os lugares e emendados os erros pelas provas mais authenticas, e em emformações mais exactas das testemunhas oculares, que virão e vadiarão os certoens de que se trata²¹¹.

De fato, vê-se pela representação da costa e das redes hidrográfica e viária deste mapa que a base utilizada pelo autor foi a primeira folha do grande mapa de Tosi Colombina de 1756. Especificamente no que diz respeito à rede viária, vale dizer, o Caminho do Mar e toda a representação do Caminho dos Goyazes, até o rio Grande, são idênticas à representação de Colombina. Não só esses caminhos, mas também aqueles que, a partir de São Paulo, rumam em direção ao sul, passando por Parnaíba, Itu, Arararituaba e Sorocaba. A rede urbana da capitania aparece atualizada em relação ao mapa de Colombina e, também, foi incluída a marca divisória dos limites entre as capitanias de São Paulo e Minas Gerais, vigente em 1766, que não aparece em Tosi Colombina.

As principais diferenças, no entanto, encontram-se no conjunto das representações feitas entre a costa e o vale do Paraíba e, dali, após cruzar a serra da Mantiqueira, em toda a área que se estende para o norte até o rio Grande. Esse espaço foi muito pouco detalhado por Colombina em seu mapa de 1751, onde apenas traçou o rio Sapucaí e um afluente, e nada detalhado na primeira folha do mapa de 1756.

²¹¹ *Idem*, p. 98.

Mapa 4: Detalhe da *Carta Chorografica da Capitania de S. Paulo*, indicando a região “preenchida” pelo morgado de Mateus a partir de representações feitas pelo padre matemático Domenico Capassi.



Fonte: Original editado pelo autor a partir de [Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão]. *CARTA chorographica... Op. Cit.*, Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Toda a área destacada no mapa acima, portanto, teria sido preenchida pelo morgado de Mateus a partir de um ou mais mapas do padre matemático Domenico Capacci²¹². Não por acaso, a maior parte deste espaço estava sobre a jurisdição de Minas Gerais e era justamente aquele cuja legitimidade vinha sendo contestada pelo morgado de Mateus junto ao Conselho Ultramarino e o Ministro do Estado. Este, portanto, era o foco central que deveria chamar todas as atenções de quem observasse este mapa.

Para o morgado de Mateus, todo o território ao sul do rio Grande devia estar sob jurisdição de São Paulo. No entanto, uma solução que ele julgava atender os melhores interesses de ambas as capitanias seria traçar os limites pelos rios Grande e Sapucaí, o que manteria os descobertos auríferos das décadas de 1750 e 1760 sobre jurisdição paulista²¹³.

O destaque sobre este mapa composto pelo morgado de Mateus em 1766 é importante, pois a partir da análise de suas representações foi possível identificar, pelo menos, outros quatro mapas decorrentes dele: um no Arquivo Histórico Ultramarino²¹⁴, em Lisboa, e outros três no acervo cartográfico da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, pertencentes à coleção morgado de Mateus²¹⁵. Quanto a esses últimos, são eles:

1. *Mappa da capitania de S. Paulo, e seu sertão em que sevem os descobertos, que lhe forão tomados para Minas Geraes, como tambem o camiho de Goyazes, com todos os seus pouzos, e passagens delineado por Francisco Tosi Columbina;*
2. *Mapa da capitania de Goiás e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins;*

²¹² Domenico Capacci, vale lembrar, durante a primeira metade da década de 1730 elaborou uma série de mapas da costa e do interior da América portuguesa, juntamente com seu colega da Companhia, Diogo Soares. A representação da rede hidrográfica e viária das áreas situadas entre a costa e o vale do Paraíba do Sul, embora não sejam idênticas, guarda similaridades com as *Cartas 8ª e 9ª da Costa do Brasil*, elaboradas pelos padres em 1737, atualmente no acervo do Arquivo Histórico Ultramarino. Ver os mapas dos padres matemáticos na série cartográfica que consta no *anexo A*, na parte final deste trabalho.

²¹³ Outra proposta, que aparece anotada na própria folha do mapa, seria instituir os limites seguindo de noroeste a sudeste o curso do rio Grande e, de norte a sul pelo rumo da longitude 341°, mantendo as freguesias de Baependi e Itajubá nos limites da capitania paulista.

²¹⁴ Cf. *Mappa da Capitania de S. Paulo em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente the o Rio Paná*. [c. 1773]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 53,5 x 41,3 cm. Arquivo Histórico Ultramarino. Mapa consta na série cartográfica destacada no *anexo A*, na parte final deste trabalho.

²¹⁵ O Arquivo de Mateus, como também é conhecida a coleção morgado de Mateus na Biblioteca Nacional, constitui-se de documentos provenientes de um conjunto maior mantido pelos descendentes do 4º morgado de Mateus, Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão. A coleção foi adquirida pelo governo brasileiro para a Biblioteca Nacional entre 1959-60, de uma editora de livros portuguesa que detinha os direitos da coleção até então. Trata-se de um conjunto de 13 mil peças formado por manuscritos e códices, com uma importante coleção cartográfica produzida ou levantada no tempo em que o morgado de Mateus esteve na capitania de São Paulo. Ver. *GUIA de coleções da Divisão de Manuscritos da Biblioteca Nacional*. Organizadora Eliane Perez. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2018, pp. 466-470. Ver também: *CATÁLOGO Arquivo de Mateus*. Coordenação Darci Damasceno. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional; Dep. Nacional do Livro, 2000, 432p.

3. *Mappa dos sertões que se compreendem de mar a mar entre as capitânicas de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-Grosso e Pará.*

O primeiro desses três mapas não foi datado e sua autoria foi atribuída à Francesco Tosi Colombina em razão do título que aparece descrito no cartucho do mapa. Os outros dois mapas não tiveram nem autoria nem data atribuída, esta última sendo apenas restringida ao século XVIII. Esses três mapas apresentam uma grande identidade visual entre si, sendo que os dois primeiros se complementam e o terceiro contém uma síntese da representação territorial dos outros dois, estendendo-a um pouco mais para o norte, em direção à foz do Amazonas e, também, para o oeste, até os limites com a América espanhola.

Uma análise comparativa entre os mapas 5 e 7 revela que este último se trata de uma cópia atualizada e aquarelada daquele. Toda parte ao sul do rio Grande, isto é, aquela que se estende desde a latitude 20°S até a 24°S, é a mesma. A parte acrescida ao norte do rio Grande foi retirada da primeira parte do mapa de 1756 de Tosi Colombina, razão pela qual o título descrito no cartucho do mapa faz menção ao cartógrafo genovês, que delineou o Caminho dos Goyazes em duas das cinco partes do seu mapa, justamente nas primeira e segunda partes²¹⁶.

A representação da rede urbana apresentada no mapa 7 merece uma atenção mais detida, pois permite que se faça uma melhor datação deste documento. Sua análise revela que a antiga aldeia de São José, por exemplo, aparece representada com o símbolo de vila; o núcleo de Mogi-Mirim traz o ícone de “cítio” e, por fim, há uma menção à “Povoação Nova de Pirassicaba”, representada com o ícone de “arrayal”, também usado para freguesias (figura 4).

Figura 5: Detalhes da representação da rede urbana no *Mappa da Capitania de S. Paulo, e seu sertão...*



Fonte: *Mappa da Capitania de S. Paulo, e seu sertão, em se vem os descobertos, que lhe forão tomados para Minas Geraes, como tambem o Caminho de Goyazes, com todos os seus pouzos, e passagens deleniado por Francisco Tosi Colombina.* [17--], 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Tal configuração para a rede urbana paulista condiz com uma data posterior a 1767, quando aos 27 de julho se lavrou o termo de levantamento de pelourinho da nova vila ereta de São José da Paraíba, e anterior a 1769, quando Mogi-Mirim já havia sido elevada à condição de vila. Além disso, a menção à povoação de Piracicaba reforça uma data posterior a 1767, já que aquele povoado se estabeleceu oficialmente no 1º dia de agosto daquele ano. Portanto,

²¹⁶ Cumpre observar que a representação do Caminho dos Goyazes é interrompida neste *Mapa da Capitania de S. Paulo...* exatamente no mesmo local em que ele foi interrompido na “Primeira Parte” do mapa de Tosi Colombina (1756). Mais interessante é perceber que o autor desta cópia transpôs para o cartucho do mapa o texto “Primeira Parte”, que vinha no canto superior direito do mapa de Colombina, onde servia para indicar que aquela era a primeira das cinco folhas de seu grande mapa até a embocadura do Prata.

pode-se afirmar, seguramente, que este mapa é posterior e decorrente daquele submetido pelo morgado de Mateus ao conde de Oeiras em dezembro de 1766²¹⁷. Mais que isso, pode-se delimitar melhor sua data de produção restringindo-a entre os anos de 1767 a 1769.

Quanto à autoria, não foram localizados documentos em que o morgado de Mateus assume seu papel na organização do mapa, tal como ocorreu com a *Carta Chorográfica* organizada por ele em 1766. Todavia, o acabamento aquarelado do mapa indica se tratar de uma versão mais bem elaborada do que aquela, sugerindo uma finalidade menos prática para este registro cartográfico. Vale lembrar que as disputas de limites entre São Paulo e Minas continuaram pela década de 1770 e d. Luís Antônio de Sousa seguiu mandando documentação ao Conselho Ultramarino reclamando para São Paulo a jurisdição sobre o território que considerava usurpado por Minas. Isso ajuda a entender como um dos mapas decorrentes da *Carta Chorográfica...*, em versão com acabamento menos rebuscado, acabou no acervo cartográfico do Arquivo Histórico Ultramarino²¹⁸.

²¹⁷ No mapa de 1766 (mapa 5), o núcleo de São José ainda aparece representado com o ícone de freguesia e não de vila, já que ainda não havia sido elevado a tal condição, e não há menção alguma ao novo povoado de Piracicaba, que também não havia sido fundado oficialmente.

²¹⁸ Há uma cópia deste mapa no acervo cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Mapa 6: *Mappa da Capitania de S. Paulo em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente the o Rio Paná.*



Fonte: *Mappa da Capitania de S. Paulo em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente the o Rio Paná.* [c. 1773]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 53,5 x 41,3 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

Diferentemente da trajetória de outros mapas mencionados aqui, cujos originais acabaram nos acervos da mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, no Arquivo Histórico do Exército ou no Arquivo Histórico Ultramarino, o *Mapa da capitania de São Paulo e seu sertão...*, juntamente com os outros dois com os quais compõe uma grande identidade visual (*Mapa da capitania de Goiás...*; *Mapa dos sertões que se comprehendem de mar a mar...*), parecem ter permanecido com o morgado de Mateus. Este os teria levado consigo quando deixou o governo paulista e, quase dois séculos mais tarde, foram adquiridos pela Biblioteca Nacional para compor a coleção que leva seu nome. Se não se pode dizer com segurança que

estes mapas foram delineados pelo próprio d. Luís Antônio de Sousa, na Sala de Geometria preparada por ele em sua residência oficial, não seria arriscado inferir que tais cópias tenham sido feitas a seu mando e sob sua supervisão, com a indicação, inclusive, de quais mapas deveriam ser usados como base para compor as representações, privilegiando aqueles da autoria de Francesco Tosi Colombina.

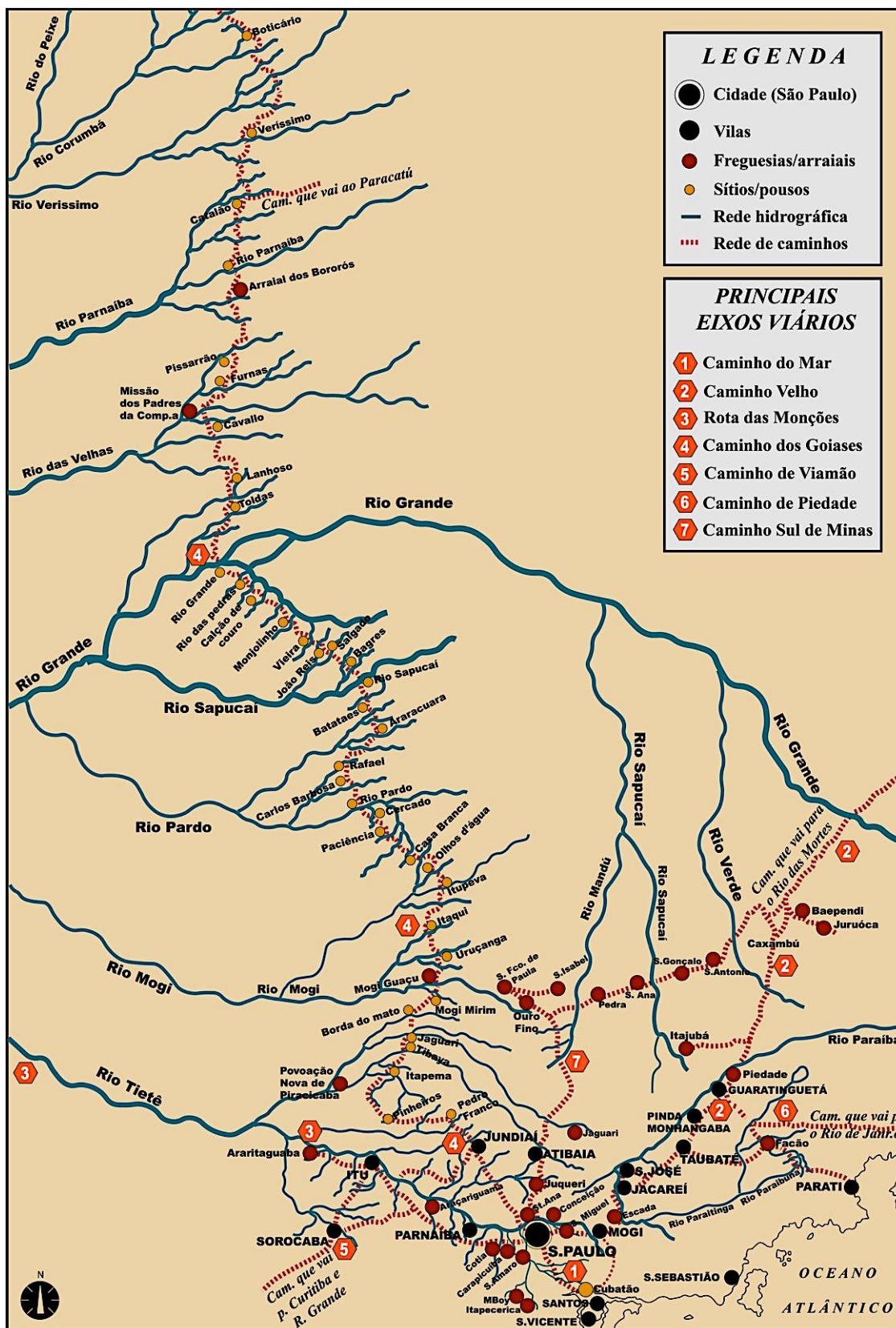
A opção por esse cartógrafo como principal referência de seu mapa parece se dar em respeito ao estilo de representação do engenheiro-militar genovês, que conferia grande destaque às redes hidrográficas. Como lembra Denise Moura, a partir do Setecentos os cursos dos rios passaram a ser cada vez mais utilizados como balizas territoriais, argumento que encontrava fundamentação na legislação relativa aos rios expressas em obras como *Tractatus de fluminibus, seu Tyberiadis*, escrita pelo jurisconsulto medieval Bartolo de Sassoferrato²¹⁹.

Nesse sentido, o morgado de Mateus propunha que os limites entre São Paulo e Minas Gerais fossem delimitados a partir da interligação dos cursos dos rios Grande e Sapucaí, pois considerava esta mais precisa do que o cume da serra da Mantiqueira. Buscava fundamentar sua argumentação produzindo extensas memórias, repletas de documentação oficial, além de mapas geográficos baseados, sobretudo, na produção dos engenheiros militares. Sua estratégia, portanto, era usar no âmbito regional a mesma fundamentação que se utilizava nas disputas territoriais entre as Coroas ibéricas no campo da diplomacia internacional. Se possível, se apropriando dos mesmos cartógrafos usados pelos portugueses, como Diogo Soares, Domenico Capacci, Tosi Colombina, Michelangelo Blasco e José Custódio de Sá e Faria, dentre outros.

Para além da questão mais imediata dos limites com Minas, acrescida pelo morgado de Mateus, o conjunto desses mapas mantém em suas representações sinais do tema candente do tempo em que suas matrizes foram produzidas, isto é, a disputa de limites entre as Coroas ibéricas. Não é por outra razão que todos eles buscam transmitir uma ideia bastante clara da ocupação portuguesa no interior da América, bem como dos caminhos fluviais e terrestres que cruzavam esses espaços na década de 1750. Formava esses caminhos a espinha dorsal de uma integração pelos sertões, ainda que frágil e de circulação bastante difícil, constituída a partir dos estímulos decorrentes dos novos mercados criados no interior da América portuguesa pela economia mineira.

²¹⁹ Cf. Denise Aparecida Soares de Moura. *Do ouro dos paulistas... Op. Cit.*, texto inédito no prelo.

Mapa 7: Destaques elaborados pelo autor sobre o *Mapa da Capitania de S. Paulo, e seu sertão...* (1767-69).



Editado sobre original por José Rogério Beier - Fev./2021

Fonte: Elaborado pelo autor sobre o original intitulado *Mappa da Capitania de S. Paulo, e seu sertão...* Op. Cit., Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Uma análise mais detida deste mapa revela como, do ponto de vista da formação regional paulista, a rede de caminhos fluvio-terrestres colocava em comunicação as distintas regiões do Centro-Sul da América portuguesa. Pelo eixo número um a capitania de São Paulo se comunicava com o circuito atlântico, recebendo as mercadorias importadas que seriam comercializadas para seus distintos mercados consumidores no interior do continente. Por este mesmo caminho se escoava alguma produção aurífera dos centros mineradores e o modesto excedente produzido na capitania para exportação nesta primeira metade do Setecentos, que saía do porto de Santos para as demais capitanias, por cabotagem, ou diretamente a Portugal.

Os outros seis eixos, por sua vez, comunicavam a capitania paulista a seus distintos mercados consumidores/fornecedores localizados à longas distâncias no interior do continente: os centros mineradores nas Gerais (eixos 2, 4 e 7); o grande mercado consumidor que se tornara o Rio de Janeiro (eixos 2 e 6); as vilas de Cuiabá e Mato Grosso, acessíveis por vias terrestres e fluviais (eixos 3 e 4); Goiás (eixo 4) e os campos criatórios do Sul, até Viamão (eixo 5).

Considerando-se o conjunto das representações contidas nesses três mapas pertencentes à coleção morgado de Mateus, o Caminho dos Goyazes (eixo 4) parece assumir uma posição de destaque no sistema de comunicações terrestres pelo interior da América portuguesa, assim como a Rota das Monções (eixo 3) se destaca entre as comunicações fluviais, daí a importância dada às representações feitas por Tosi Colombina.

O *Mapa da capitania de Goyazes e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins* complementa as representações do *Mapa da Capitania de S. Paulo, e seu sertão...*, trazendo a conclusão do Caminho dos Goyazes, estendendo-se desde o pouso do Boticário, onde havia sido interrompido às margens do rio Corumbá, até a vila Boa de Goiás²²⁰. Desta vila segue uma via terrestre comunicando-a com a vila de Cuiabá e Mato Grosso e, também, uma rica representação dos caminhos terrestres em direção ao norte da capitania goiana.

Para além dos caminhos terrestres, chama atenção a representação das comunicações entre as bacias do Prata e do Amazonas, onde se nota uma grande similaridade com as representações hidrográficas e viárias contidas no mapa submetido por Ângelo dos Santos Cardoso a Alexandre de Gusmão em 1750 e, também, no mapa da capitania de Goiás feito por Tosi Colombina em 1751, especialmente nas indicações dos locais onde se devia fazer a varação.

²²⁰ Sobre a complementaridade desses mapas, ver artigo já mencionado de Lenora de Castro Barbo. *Estradas coloniais do planalto central na cartografia histórica...* Op. Cit., pp. 99-100.

Mapa 8: Mapa da capitania de Goyazes e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins.



Fonte: Mapa da capitania de Goyazes e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins. [17--]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

No entanto, pela razão já apontada previamente²²¹, quer parecer que este mapa se baseia na Segunda Parte do grande mapa elaborado por Tosi Colombina em 1756. A verificação dessa hipótese, todavia, não foi possível, pois a folha contendo o manuscrito dessa Segunda Parte não foi localizada nem na mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, onde se encontram as partes três, quatro e cinco, nem no acervo da Casa da Índia, em Lisboa, onde se encontra a Primeira Parte. Situação esta que chama por novos esforços na tentativa de localizar esta Segunda Parte do mapa de Colombina para dirimir as dúvidas.

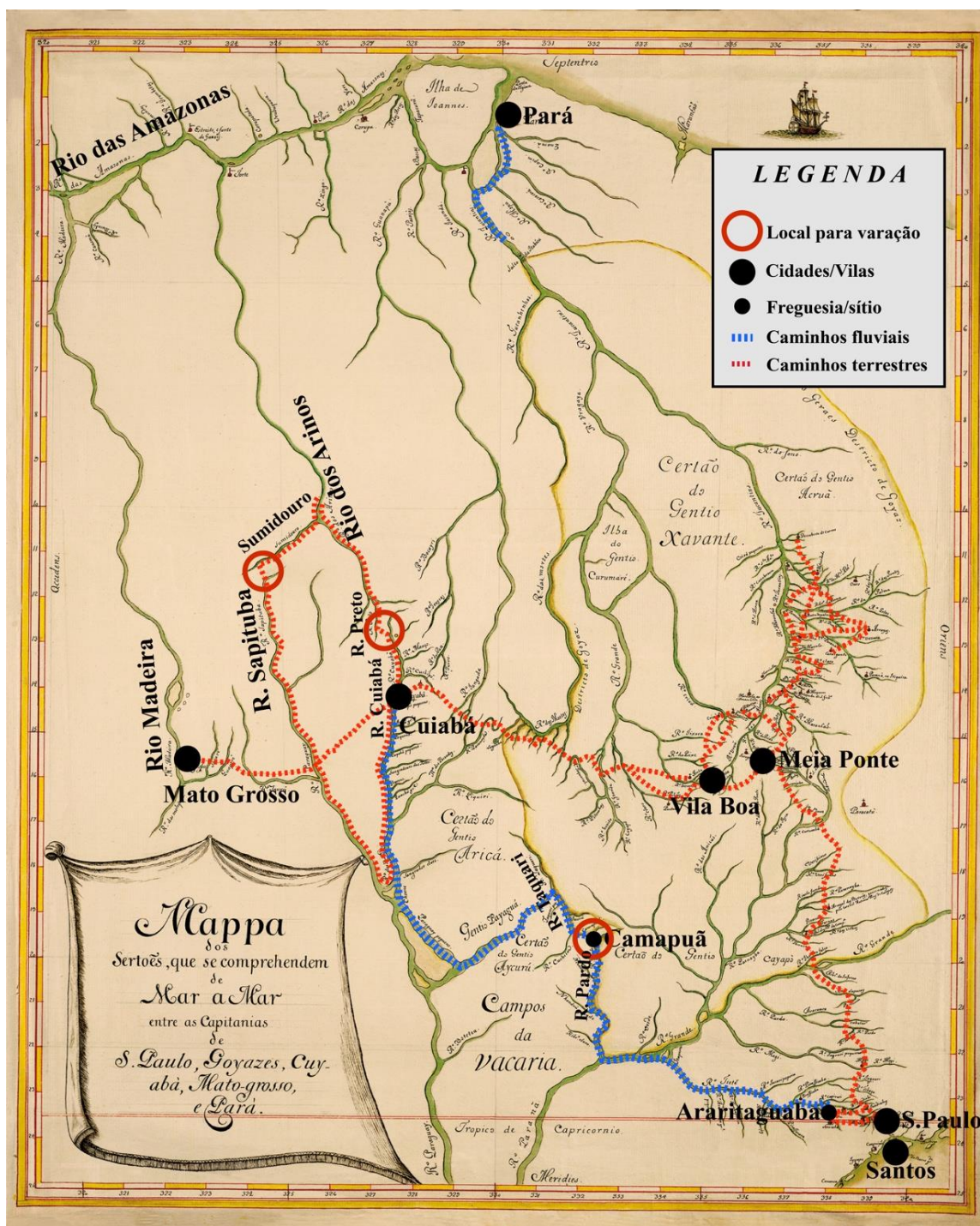
Quanto ao terceiro mapa desse conjunto pertencente à coleção morgado de Mateus da Biblioteca Nacional, trata-se de uma cópia atualizada e aquarelada de um dos mapas da capitania de Goiás produzidos entre 1750 (Ângelo dos Santos Cardoso) e 1751 (Tosi Colombina). Uma análise comparada das representações contidas nesses documentos cartográficos aponta para uma maior compatibilidade com o mapa submetido por Ângelo Cardoso à corte em 1750. Vale dizer, no entanto, que os três documentos formam um conjunto bastante homogêneo, já que o próprio mapa de Colombina foi feito a partir do mapa de 1750²²².

Ao trazer para uma única folha a maior parte das representações contidas nos outros dois mapas, este *Mapa dos sertões...* acaba por oferecer uma boa síntese dos sistemas de comunicação e de transportes interiores da porção Centro-Norte da América portuguesa, como se pode observar no *Mapa 9*, a seguir, o qual editamos para destacar as representações dos caminhos terrestres e fluviais, além dos núcleos urbanos e indicação dos melhores locais para variação dos rios.

²²¹ Refere-se, aqui, à complementaridade entre este mapa de Goiás e o *Mapa da Capitania de S. Paulo e seu sertão...*, cujas representações da rede hidrográfica e viária, em sua maior parte, foram copiadas da Primeira Parte do mapa de Tosi Colombina (1756). Some-se a isso a semelhança de estilos entre ambos os mapas e a trajetória documental dos mesmos até chegarem à Biblioteca Nacional e conclui-se não ser um equívoco inferir que ambos tenham sido delineados pela mesma pena e por volta da mesma época, isto é, entre 1767-69.

²²² Para uma análise comparada desses três mapas, ver: Lenora de Castro Barbo. *Estradas coloniais do planalto central na cartografia histórica...* Op. Cit., pp. 88-99.

Mapa 9: Mapa dos sertões que se compreendem de mar a mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-Grosso e Pará.



Fonte: Original editado pelo autor a partir de: *Mapa dos sertões que se compreendem de mar a mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-Grosso e Pará.* [17--]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 62 x 50 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Uma análise do mapa acima revela que não foram incluídas as representações feitas pelo morgado de Mateus à leste da serra da Mantiqueira, tampouco os caminhos entre São Paulo e o vale do Paraíba, os caminhos para o Sul de Minas e o Caminho de Viamão. Uma avaliação conjunta dos três documentos, no entanto, reforça a noção de integração pelos sertões, porém

não mais em uma escala regional, mas de norte a sul da América portuguesa. Tal noção se reforçaria ainda mais se a análise incluísse as três folhas produzidas exclusivamente para a porção ao sul do Trópico de Capricórnio, feitas por Tosi Colombina em 1756. Não surpreende que os documentos cartográficos que deram origem a esses mapas da coleção morgado de Mateus tenham sido empregados pela Coroa portuguesa na defesa de seus interesses territoriais nas disputas em que estavam metidos com os castelhanos entre as décadas de 1750-1770.

Como apontou Denise Moura em seu estudo sobre a relação do morgado de Mateus com a geografia luso-platina, d. Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão não foi o único, mas sim um dos representantes de uma geração de governadores curiosos e interessados em geografia e cartografia:

[...] formou mapoteca própria, redesenhou mapas de outros cartógrafos e desenhou os seus próprios com o objetivo de estudar a região sob sua responsabilidade e comunicar seus projetos aos seus superiores com clareza²²³.

Estes três mapas que faziam parte de sua mapoteca pessoal e hoje compõem a coleção morgado de Mateus da Biblioteca Nacional podem, muito bem, ter sido fruto desses estudos regionais que, por sua vez, resultaram em uma produção documental crucial para sua atuação em questões que julgava centrais durante o tempo em que governou São Paulo, como a defesa dos interesses portugueses na disputa com os espanhóis pela região do Prata ou, ainda, dos interesses paulistas na disputa com os mineiros pelos novos descobertos auríferos.

No próximo capítulo o morgado de Mateus também será importante personagem. Não tanto por seu interesse e atuação no campo da cartografia, mas por ser agente de introdução, em São Paulo, da nova política econômica da Coroa portuguesa para seus domínios no ultramar. Tal política preconizava que os administradores buscassem erigir uma infraestrutura de produção agrícola capaz de gerar excedentes via exportação e, portanto, destinada ao comércio internacional. O governo do morgado de Mateus marca o início do processo de transição de uma economia voltada ao abastecimento interno, para uma mercantil exportadora, na qual o açúcar despontou como primeiro grande produto de exportação. Seguindo pelos caminhos do açúcar, busca-se compreender como a consolidação da cultura canavieira nas áreas de “serra acima” transformou o sistema de comunicações e de transportes legado pela economia mineira, que acabamos de estudar no correr deste primeiro capítulo.

²²³ Cf. Denise Aparecida Soares de Moura. *Do ouro dos “Paulistas”... Op. Cit.*, texto inédito no prelo.

CAPÍTULO 2: DO SERTÃO PARA O MAR

**A LAVOURA CANAVIEIRA E OS SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES E
TRANSPORTES EM UMA ECONOMIA MERCANTIL EXPORTADORA**

[...] Está finalm.^{te} concluído o Caminho desta Cid.^e até o Cubatão da V.^a de S.^{tos}, de sorte q' até de noite se segue viagem por ele, a serra he toda calçada, e com largura p.^a poderem passar Tropas de Bestas encontradas sem pararem; o Pessimo cam.^o antigo, e os princípios [sic] da Serra bem conhecidos, erão o mais forte obstáculo contra o commercio, como agora se venceo, tudo fica fácil.

Bernardo José de Lorena²²⁴.

Como buscamos destacar no capítulo anterior, o período de governo de Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, o morgado de Mateus (1765-1775), marca o início de um processo de transição no qual a capitania de São Paulo vai deixando de ter uma economia baseada na cultura de subsistência e de abastecimento interno, para uma economia mercantil exportadora, na qual o açúcar despontou como principal produto desse comércio externo. Durante a primeira metade do Setecentos, a economia da capitania de São Paulo caracterizava-se, de modo geral, por sua interioridade, com poucas ligações com o exterior, sendo sua produção apoiada na exploração da mão de obra indígena, a qual se empregava, inclusive, no transporte de pessoas e mercadorias.

Entretanto, a partir de meados da década de 1760, com a introdução em São Paulo da política pombalina de fomento à produção de novos gêneros agrícolas voltados ao mercado externo²²⁵, essa economia foi se apoiando cada vez mais na exploração da mão de obra africana e demandando a transformação da infraestrutura de comunicações, de modo que esta viabilizasse carregamentos cada vez maiores dos gêneros produzidos a centenas de quilômetros no interior da capitania.

É importante lembrar, todavia, que a inserção das tropas de muares no transporte mercantil se deu de forma assíncrona nos distintos eixos viários do sistema de comunicações da formação regional paulista. A princípio, as mulas foram introduzidas nos caminhos que escoavam o ouro desde os centros mineradores, especialmente em Minas Gerais, na primeira década do século XVIII, e em Goiás, a partir dos anos 1730²²⁶. Entretanto, no que diz respeito

²²⁴ OFÍCIO do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga a cidade de São Paulo a Cubatão, na vila de Santos. 15 fev. 1792. In: *DIHCSP*, vol. 45, p. 70, 1924.

²²⁵ Segundo José Jobson de Andrade Arruda, a partir da segunda metade do século XVIII, Portugal e suas colônias passam por um novo momento econômico decorrente da introdução de uma política industrialista promovida por Sebastião José de Carvalho e Melo, o marquês de Pombal. Nesse novo arranjo político, Pombal “fez do estímulo à agricultura, um dos sustentáculos de sua administração”, que acabou por se manifestar na “diversificação agrícola do espaço econômico colonial”. Trata-se do que Arruda denominou de “novo padrão de colonização”, isto é, “um novo arranjo do antigo sistema colonial, no qual, sem abrir mão do princípio do monopólio a metrópole estabelece um novo padrão de relacionamento bilateral. Nele, 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”. Ver: 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, pp. 66-78, 2000.

²²⁶ Não só o transporte do ouro, mas também o abastecimento de Minas Gerais e Goiás foi, pouco a pouco, se realizando através das tropas de mulas em vez do dorso dos escravizados. No caso de Cuiabá e Mato Grosso, tanto

aos transportes mercantis realizados pelo antigo *Caminho do Mar*, isto é, entre o litoral e as vilas localizadas na área de planalto, nos arredores de São Paulo, pode-se dizer que estes ainda eram majoritariamente realizados nas costas dos índios até o fim da década de 1760²²⁷.

Um bom exemplo das dificuldades para o transporte da produção dos gêneros de “serra acima” até o porto de Santos encontra-se na dissertação de Marcelino Pereira Cleto, então Juiz de Fora da vila de Santos, escrita em 1782. Segundo Cleto, a saída dos gêneros produzidos no interior da capitania para Santos era muito “difícil”, pois...

[...] só em cargas se podem fazer a condução do gênero, que sobejam para a marinha, ou para terem nela consumo, ou para se embarcarem para outra parte, e para esta mesma condução em cargas há dificuldade, por ser em toda a parte áspero o caminho, que divide a marinha do sertão. Este mesmo transporte dos gêneros que produz a agricultura nas terras de serra acima, em cargas para a marinha, por si só pouca conta podia fazer aos agricultores, porém como são obrigados a buscar à marinha, principalmente ao porto da vila de Santos, as cargas de sal, fazenda seca, e molhada, se hão de trazer suas tropas em devoluto, nelas se conduzem o feijão, milho, toucinho, galinha, e tudo o mais, e nessa frota vinha também o açúcar da vila de Itu, porque de outro modo igualmente não faria muita conta, sem embargo de ser gênero mais precioso²²⁸.

A se fiar no que diz Marcelino Pereira Cleto neste trecho de sua dissertação, o volume do comércio realizado entre as vilas de serra acima e Santos, no começo da década de 1780, era modesto ao ponto de não despertar o interesse dos agricultores em investir na aquisição ou aluguel de tropas para carregarem seus excedentes até o porto. Preferiam aproveitar a viagem que regularmente faziam para buscar suas “cargas de sal”, para somente então levarem seus excedentes – feijão, milho, toucinho, galinha e açúcar – até a vila portuária. Entretanto, não era apenas a pouca monta desse comércio que embaraçava a troca entre as vilas de serra acima e o porto, mas também o estado geral do caminho e, ainda, a falta de tropas para carregarem suas cargas, como se pode ver por outro trecho dessa mesma dissertação:

o transporte do ouro como o abastecimento das populações se realizavam pelas canoas que faziam a antiga rota fluvial das Monções. Sobre o emprego de muares no transporte de abastecimento na capitania de São Paulo, ver: Mafalda P. Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990, p. 53. [1ª. ed. 1951]; Lucila Reis Brioschi. “Caminhos do ouro”. In: Carlos A. P. Bacellar; Lucila Reis Brioschi. *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas, 1999, pp. 35-54; para informações sobre os transportes empregados na rota monçoieira, ver: Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. [1ª ed. 1945].

²²⁷ Maria Thereza Petrone considera que foi durante o governo do morgado de Mateus que se deu a introdução das tropas de muares para o transporte dos gêneros produzidos nas vilas de “serra acima”. Segundo essa autora, foi por volta de 1775 que “o transporte por meio de tropas entrou na rotina do trânsito do caminho do mar”. Ver: Maria Thereza Schöerer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1968, pp. 191-192.

²²⁸ Marcelino Pereira Cleto. “Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadência e modo de restabelece-la”. In: Ernani da Silva Bruno (org.). *Roteiros e notícias de São Paulo colonial. 1751-1804*. São Paulo: Governo do Estado, 1977, p. 20.

Se o caminho de Santos para São Paulo não tivesse todas as ditas dificuldades, viriam a Santos mais moradores de Serra Acima com mantimentos para venderem, e levarem o produto em sal, como costumam. [...] É hoje dificultoso o dito caminho; porque sendo em partes áspero e pantanoso, como já disse, há muitos anos que não tem benefício algum, e em todo o tempo custa a passar, e nos de águas se reduz quase aos ... de impraticável. É dificultoso para os negociantes, que por ele giram com o seu comércio; porque agora muitas vezes lhes sucede, não terem tropas, que lhes tirem as suas cargas para a cidade de São Paulo, e algumas vezes tem estado estancadas seis, e oito meses na vila de Santos por esta única razão²²⁹.

Pelo excerto acima, vê-se que no começo dos anos 1780, quando a dissertação foi escrita, o estado do *Caminho do Mar* era considerado uma das principais dificuldades para o comércio entre a vila de Santos e as de serra acima. Para Maria Thereza Petrone, a introdução da lavoura canavieira no interior paulista foi dificultada, pois se deparou com um sistema viário “pouco desenvolvido, [...] herança dos tempos em que o planalto de São Paulo mostrava uma nítida vocação interiorizante”²³⁰. A falta de tropas, o outro óbice que Marcelino Pereira Cleto considerava afetar os negociantes que giravam seu comércio pelo *Caminho do Mar*, fazia com que os produtos, em algumas ocasiões, ficassem parados nos armazéns da vila de Santos meses a fio. Tal problema afetava também a exportação dos gêneros produzidos no interior, pois as tropas que subiam com as “fazendas secas e molhadas” para o comércio em São Paulo e vilas do interior, eram as mesmas que retornavam, em seguida, carregadas com os gêneros alimentícios e o açúcar destinado à exportação.

A escolha da epígrafe de abertura deste capítulo, portanto, não é fortuita. Nela, destacamos a comunicação do então governador e capitão-general de São Paulo, Bernardo José de Lorena (governou de 1788-97), com o Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro, na qual se informava a conclusão da construção de um novo caminho ligando a cidade de São Paulo até o Cubatão da Vila de Santos. Trata-se, como se verá em detalhes mais adiante, da já bem estudada *Calçada do Lorena*.

O destaque conferido à inauguração desta via justifica-se na medida em que ela sintetiza, em si, muitos dos aspectos que pretendemos chamar atenção no correr deste capítulo. Em primeiro lugar, trata-se do principal melhoramento viário promovido na capitania de São Paulo

²²⁹ Marcelino Pereira Cleto. *Op. Cit.*, p. 29.

²³⁰ Maria Thereza Schörer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 187. Concordamos apenas em parte com a conclusão de Petrone. Ao ser introduzida no interior de São Paulo e começar a se desenvolver, sobretudo na vila de Itu, a partir de meados do Setecentos, a lavoura canavieira não encontrou um sistema viário pouco desenvolvido, mas sim adaptado a uma economia voltada ao abastecimento interno, como buscamos demonstrar no primeiro capítulo deste trabalho. Foi justamente o processo de consolidação do açúcar como principal produto de exportação paulista quem mais pressionou a administração colonial, junto aos demais agentes envolvidos no comércio açucareiro, na readequação da infraestrutura viária para atender as altas demandas do mercado externo, sobretudo a partir de 1790. Não é demais recordar que as principais vilas açucareiras de São Paulo distavam entre 100 e 250 quilômetros de seu porto escoador, com a dificuldade da Serra do Mar entre eles.

desde a restauração de sua autonomia política em 1765. Para se viabilizar, contou com a articulação de esforços da administração colonial e de parcelas da elite econômica local para financiar os avultados custos da obra. Ademais, diferentemente dos caminhos abertos previamente, a Calçada do Lorena foi uma obra pública planejada e executada por engenheiros militares à serviço da capitania de São Paulo, isto é, pagos com recursos da Fazenda Real. Tal fato, analisado juntamente com a participação direta da Coroa no financiamento da obra, dá a ver um maior interesse da administração colonial em tomar para si a gestão dos sistemas de comunicações e transporte em São Paulo. Posição essa que foi se intensificando até o fim do período colonial em 1822. Por fim, um terceiro aspecto que chama atenção é o fato de os melhoramentos técnicos promovidos nesta via, em especial o seu alargamento e calçamento com pedra, terem convertido o antigo *Caminho do Mar* em uma estrada mais apropriada para as tropas, onde se podia trafegar conjuntos de mulas nos dois sentidos da via simultaneamente.

Assim, considerando-se que o problema principal deste trabalho diz respeito às novas formas de articulação de São Paulo ao conjunto da economia colonial a partir do terceiro quartel do Setecentos, isto é, seu reposicionamento no âmbito da nova divisão territorial do trabalho da América portuguesa, este capítulo tem por objetivo apontar como a consolidação da economia mercantil exportadora no território paulista contribuiu para o reordenamento da infraestrutura viária e portuária da capitania, redirecionando boa parte do fluxo mercantil, anteriormente concentrado nos circuitos fluvio-terrestres intercapitaniais, no sentido do litoral, privilegiando os circuitos marítimos, seja ele o costeiro ou o atlântico.

Para tanto, optamos por tratar do impacto do desenvolvimento da economia açucareira no sistema de comunicações e de transportes da capitania de São Paulo em três partes. Na primeira buscamos apresentar de que modo se articularam os interesses da Coroa – representada localmente pelos governadores e capitães-generais –, e de setores das elites paulistas para a readequação da infraestrutura viária a fim de atender as demandas do mercado externo por gêneros coloniais. Para fazer essa discussão, analisamos a atuação de três governadores paulistas do período (1789-1811) no que diz respeito às medidas regulatórias de exportação da capitania, trata-se da chamada “lei do porto único”. Aqui, o foco está mais centrado em demonstrar como as alianças estabelecidas entre os governadores e os distintos grupos que atuavam no comércio açucareiro paulista repercutiram nos modos como esse produto se inseria nos circuitos marítimos do comércio atlântico em fins do Setecentos, favorecendo ora o comércio de cabotagem ora o transatlântico.

Já a segunda parte deste capítulo trata especificamente de transformações ocorridas no sistema de comunicações e de transportes da capitania de São Paulo em atenção às demandas

crescentes do comércio de exportação do açúcar a partir da década de 1790. Agora o foco recai nas questões mais relativas ao desenvolvimento da infraestrutura de escoamento desde o chamado “quadrilátero do açúcar²³¹” até o porto de Santos, com destaque para a construção da já mencionada Calçada do Lorena. Trata-se, mais especificamente, de destacar as novas técnicas e melhoramentos viários introduzidas especificamente neste trecho do sistema, favorecendo o escoamento de volumes cada vez maiores das vilas açucareiras. Nesta parte, também mereceu destaque o papel que a Coroa foi assumindo no planejamento, execução e manutenção das obras públicas visando a ampliação do comércio da capitania e, conseqüentemente, maiores arrecadações para a Fazenda Real pela taxaço sobre a circulação de pessoas, animais e mercadorias.

Por fim, a terceira parte buscou destacar os impactos que o desenvolvimento da economia exportadora açucareira provocou nos outros eixos do sistema de comunicações e de transporte da então capitania de São Paulo. Aqui destacamos dois exemplos importantes: o chamado *Caminho do Sul* e a *Rota das Monções*. Enquanto no primeiro exemplo a economia açucareira estimula o comércio de muares e promove um aumento do fluxo mercantil neste eixo, no segundo vê-se justamente o oposto, isto é, o desenvolvimento da lavoura canavieira em vilas e freguesias antes destinadas ao abastecimento das minas de Cuiabá e Mato Grosso é, também, um dos fatores que contribuíram com o processo de desarticulação da rota monçoeira.

²³¹ Termo cunhado por Maria Thereza Schorer Petrone para referir-se ao “quadrilátero formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiaí, área de eleição da cana de açúcar em São Paulo na segunda metade do século XVIII e na primeira do século XIX, e que já em 1797 produzia 83.445 arrobas de açúcar destinadas à exportação”. Ver: Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1968, p. 41.

2.1) CIRCUITO COSTEIRO OU ULTRAMARINO? ALIANÇAS E DISPUTAS EM TORNO DA INSERÇÃO DOS GÊNEROS PAULISTAS NO COMÉRCIO ATLÂNTICO

Uma das formas de se compreender o processo de introdução, desenvolvimento e consolidação da lavoura canavieira nas áreas do planalto paulista, a oeste da cidade de São Paulo, é aquela que analisa a circulação de seus produtos, em especial o açúcar, através dos circuitos marítimos do comércio atlântico em fins do século XVIII. Um dos aspectos indispensáveis dessa análise é a identificação de como atuaram os agentes da administração colonial, nomeadamente os governadores e capitães gerais de São Paulo, em sua relação com as elites locais, na tentativa de estimular o comércio e a circulação dos gêneros derivados da cultura canavieira.

De modo geral, a produção historiográfica que trata da inserção paulista nos circuitos marítimos do comércio Atlântico em fins do século XVIII confere grande destaque às medidas de alguns governadores e capitães gerais paulistas para o estabelecimento de rotas diretas de comércio comunicando o porto de Santos a Lisboa, a começar por Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, o morgado de Mateus²³². Além deste governador, tido como o introdutor da lavoura canavieira para exportação em São Paulo, e pioneiro nos esforços de desenvolvimento da infraestrutura de escoamento mercantil do interior para o litoral, os nomes de Bernardo José de Lorena, Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça (governou de 1797-1802) e Antônio José da Franca e Horta (governou de 1802-1811) também sempre figuram como destacados promotores do comércio marítimo paulista, cada qual ao seu modo²³³.

Embora não seja objetivo deste capítulo reconstituir em detalhes as trajetórias desses capitães gerais durante os seus respectivos governos, é importante destacar alguns dos esforços desses agentes coloniais na definição dos circuitos mercantis por onde deveriam fluir os principais gêneros de exportação da capitania. Mais ainda quando a esses esforços se uniam os interesses de grupos das elites locais – senhores de engenho, grandes negociantes, donos de tropas –, com os quais esses governadores se aliaram para realizarem as instruções que recebiam da Coroa para o desenvolvimento do comércio entre a capitania e o Reino.

²³² Sobre a atuação do morgado de Mateus em seus esforços para introduzir culturas de gêneros coloniais voltados ao mercado externo, em especial o açúcar, o algodão e o anil, ver: Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª edição revista. São Paulo: Alameda, 2007. [1ª ed. 1979].

²³³ Sobre a atuação de todos esses capitães-gerais para a introdução e consolidação da lavoura canavieira em São Paulo, ver o trabalho de Maria Thereza Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968, 246p.

Nesse sentido, Bernardo José de Lorena, por exemplo, é recorrentemente lembrado pela historiografia por uma série de medidas que ordenava a concentração das exportações paulistas, conhecidas como a “lei do porto único”²³⁴. Sobre esta “lei”, convém adiantar que não se tratava de uma norma legal formalizada para regulamentar as exportações paulistas. Como explicou Renato de Mattos, a “lei do porto único” era, na verdade, um conjunto de medidas inauguradas por Lorena, em 1789, que visava o estabelecimento do comércio regular e direto entre a capitania de São Paulo e os portos do Reino, pela concentração de toda a exportação paulista em um único porto, o de Santos²³⁵.

Não cabe reconstituir, aqui, os detalhes do complexo jogo de interesses por trás das medidas de concentração das exportações em Santos ou da liberação do comércio por todos os portos paulistas, medidas essas adotadas, de forma intercalada, por três governadores paulistas entre 1789 e 1807²³⁶. Por outro lado, a discussão em torno da “lei do porto único” interessa-nos na medida em que nos permite exemplificar o modo como distintos capitães-generais paulistas buscaram alianças com diferentes grupos da elite paulista a fim de promover políticas de estímulo ao desenvolvimento da economia exportadora em São Paulo, sobretudo as que giravam em torno do comércio açucareiro. Nosso objetivo, portanto, é sublinhar como a articulação dos interesses da Coroa com os desses grupos locais foi fundamental na promoção das transformações que o sistema de comunicações e de transportes de São Paulo requieru para se adequar às demandas crescentes de uma economia exportadora.

Com efeito, a adoção ou não da “lei do porto único” complexificou os modos como os gêneros paulistas se inseriam no sistema mercantil do Império português, pois favoreciam, simultaneamente, a consolidação ou estabelecimento de rotas de comércio direto entre Santos e os principais portos do Reino, assim como o fortalecimento do comércio de cabotagem,

²³⁴ Para uma bibliografia específica sobre o governo de Bernardo José de Lorena em São Paulo, ver os trabalhos de Ronaldo Capel. *O governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)*. 2015. 139 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Dentre os trabalhos que destacam a construção e importância da Calçada do Lorena para a economia da capitania de São Paulo, ver: Inez Garbuio Peralta. *O Caminho do Mar: subsídios para a história de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973 e Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. 1994. 210 f. Dissertação (Mestrado em História Social - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

²³⁵ Cf. 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) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009, pp. 1-3.

²³⁶ Renato de Mattos faz essa reconstituição de modo bastante acurado em suas pesquisas de mestrado e doutorado. Ver: Renato de Mattos. *Política, administração e negócios... Op. Cit.*; Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808-1822)*. 2015. 311 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

especialmente com o Rio de Janeiro²³⁷. Como se verá a seguir, dependendo de quem fosse o governador e com quais grupos este estabelecia aliança, um desses circuitos mercantis seria favorecido em detrimento do outro.

A “Lei do porto único” e o comércio direto com Portugal

Como se acabou de destacar, foi o governador e capitão-general Bernardo José de Lorena quem, em 1789, introduziu a chamada “lei do porto único” em São Paulo, obrigando que a exportação de todos os gêneros para o Reino fosse feita através do porto de Santos. Ainda que se destaque o pioneirismo de sua ação na adoção dessas medidas centralizadoras, é importante lembrar que a rota de comércio direta entre Santos e Lisboa é bastante antiga, remontando ao século XVI. Basta lembrar que entre os anos de 1773 e 1788, antes da chegada de Lorena à capitania, portanto, um total de vinte embarcações haviam entrado na vila de Santos provenientes de Lisboa, e outras cinco fizeram o caminho inverso²³⁸.

Os estímulos ao estabelecimento regular de uma rota comercial entre Santos e Lisboa tiveram princípio ainda no governo do morgado de Mateus. Este, como já se destacou previamente, estava alinhado com as determinações da política pombalina de fomento à agricultura comercial nas colônias para maior proveito da Metrópole. Nesse sentido, importantes medidas tomadas pela Coroa foram os alvarás régios de 1765 e 1766 que, respectivamente, determinaram a abolição do regime de frotas e liberaram a navegação entre os portos coloniais, desobrigando as embarcações de comerciarem apenas diretamente pelas rotas Lisboa-Rio ou Lisboa-Bahia²³⁹. A partir de então, a produção paulista estava livre para sair da capitania de duas formas: diretamente para o Reino pelo porto de Santos ou, ainda, para as demais capitanias através do comércio de cabotagem. Segundo Heloísa Bellotto, tais medidas foram decisivas para o comércio paulista, pois acabaram por conferir uma orientação marítima à sua economia, até então marcada pela interiorização dada a importância dos mercados consumidores das áreas de mineração, como já se discutiu nos capítulos anteriores²⁴⁰.

²³⁷ Como apontou Denise Moura, foi a partir do governo de Lorena que a atividade mercantil atlântica do porto de Santos teve capacidade de se desenvolver, tornando à vila santista capaz de atuar, simultaneamente, nos circuitos costeiro e atlântico. Tal capacidade, segundo Moura, tornou a atividade mercantil da região “mais complexa e com relações mais contraditórias” do que a de outros portos voltados mais estritamente ao mercado interno. Ver: Denise Aparecida Soares de Moura. “Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (1808-1822)”. In: *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 17, n. 34, p. 106.

²³⁸ Cf. Bruno Aidar Costa. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. 2012. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013, pp. 179-180.

²³⁹ Cf. Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial... Op. Cit.*, p. 191.

²⁴⁰ *Idem*, p. 192.

Todavia, essas medidas, sozinhas, não bastavam para inserir São Paulo nos circuitos marítimos. Era necessário, ainda, que os administradores locais estimulassem o aumento da produção agrícola destinada aos mercados externos²⁴¹, desenvolvessem as infraestruturas viária, portuária e de transporte para o escoamento dessa produção e, sobretudo, atraíssem um mercado consumidor para os gêneros paulistas, isto é, navios que atracassem no porto santista para carregarem seus “efeitos de comércio”. Tudo isso, convém recordar, em um contexto marcado por conflitos entre as coroas ibéricas na Europa (Guerra dos Sete Anos), cujos reflexos afetaram diretamente o Sul da América portuguesa²⁴².

Assim, diante de uma conjuntura de múltiplas crises no mercado dos gêneros coloniais²⁴³, os desígnios da Coroa portuguesa para a capitania restaurada exigiam, não só a sua defesa, mas o domínio efetivo de novas áreas para efetivar a territorialização da fronteira, como lembrou Vera Ferlini²⁴⁴. Não só defender o território, mas ocupá-lo, ampliar a produção de excedentes e estimular o comércio a fim de equilibrar as contas metropolitanas. Eis o desafio enfrentado pelos governadores e capitães-generais paulistas a partir de 1765: estimular, o melhor que pudessem, a integração da capitania aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português, sobretudo, pelo incremento das exportações de gêneros coloniais.

Primeiras tentativas e dificuldades encontradas pelo morgado de Mateus

O morgado de Mateus, desde o princípio de seu governo, buscou concretizar esse objetivo de incrementar as exportações paulistas. Em ofício datado de 4 de julho de 1767, submetido ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, já prestava contas de suas atividades nesse sentido.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr': - Em varias Cartas de Officio que recebi do Ill.^m e Ex.^{mo} Snr' Conde de Oeyras [Sebastião José de Carvalho e Melo] se me recomenda toda a aplicação e cuidado em o augmento da lavoura, e o estabelecimento do comercio, Já a este fim

²⁴¹ Por mercados externos entenda-se tanto as outras capitanias da América portuguesa quanto as demais nações estrangeiras por intermédio de Portugal.

²⁴² A própria restauração administrativa da capitania de São Paulo, em 1765, justificou-se em razão das disputas entre portugueses e espanhóis por soberania na América, conferindo a São Paulo um papel estratégico na defesa da porção Sul do território português. Para um estudo aprofundado acerca da administração da capitania de São Paulo no período, ver: Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito... Op. Cit.*, 340p.

²⁴³ Jobson de Arruda nos lembra que a segunda metade do século XVIII, época marcada pela “governança pombalina” em Portugal, eclodiram diversas crises que afetaram o mercado dos produtos coloniais. Segundo esse autor, “a crise é grave porque surge ao mesmo tempo em numerosos produtos: afeta a mineração (1760-1780); o açúcar (1749-1776); diamantes (1760-1780) e o mercado de escravos a partir de 1760. [...] O déficit da balança comercial portuguesa não poderia mais ser coberto pelo ouro brasileiro como o fora até aqui”. Ver: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 111.

²⁴⁴ Vera Lucia Amaral 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. 240, jul.-dez. 2009.

desde o anno pretérito tenho dado as ordens para augmentar a planta dos algodoads, e também fiz publicar o Alvará de 2 de Junho de 1766, porque S. Mag.^e foi servido mandar franquear o comercio desta Capitania. Ao porto de Santos chegou já hum Navio em direitura desse Reyno, e procurando eu com toda a deligencia fazel-o levar a carga desta Capitania para que com a extração dos fructos fazer aos Lavradores mayor desejo de augmentar as suas plantas a vista da experiencia dos lucros que lhes seguião, me não foi possível conseguilo pelas razões que V. Ex.^a melhor verá da copia do capitulo da carta de João Ferreira de Oliveira a quem o dito Navio veyo encarregado, o que ponho na presença de V. Ex.^a para que sendo servido possa dar alguma providencia para que os Navios que continuarem a vir aos Portos desta Capitania levem carga dos Generos da terra que houverem²⁴⁵.

Pelo excerto acima, vê-se que alguns navios vindos direto de Lisboa já aportavam em Santos. Eram embarcações envolvidas no contrato do sal, gênero que tinha Santos como um dos portos de estanco. O morgado de Mateus buscava aproveitar a parada do navio no porto santista para que este fosse carregado com os produtos da terra a serem comercializados em Lisboa. Todavia, informa mais adiante nesse mesmo ofício que seus esforços foram baldados por uma série de razões, como o fato de os donos dos navios não ordenarem o carregamento em Santos; não haver produtos suficientes no porto santista para carregar navios de grande porte ou, ainda, pela falta de informação em Lisboa de que havia na capitania de São Paulo “efeitos” que se podiam carregar para o Reino. Por esta última razão, aliás, é que conclui seu ofício solicitando ao Secretário da Marinha e do Ultramar para que tomasse providências a fim de garantir que os navios que continuassem a vir aos portos paulistas pudessem levar ao Reino as cargas dos gêneros da terra que ali houvesse²⁴⁶.

Em outro ofício remetido a este mesmo secretário sete meses mais tarde, o morgado de Mateus volta a falar de seus esforços para carregar os navios vindos do Reino. Uma vez mais justifica o insucesso de suas ações até então, principalmente, porque os donos das embarcações não ordenavam o carregamento sob o argumento de não haver mercadorias prontas no porto de Santos para encherem os navios. É justamente para evitar tais alegações que ele informa ao Secretario de Estado seu novo plano:

[...] querendo tirar o obstáculo de dizerem que não tem carga prompta, porquanto a lavoura que tenho promovido já pode dar carga por haver algumas Freguezias em que já este anno se colherão três para quatro mil arrobas de algodão, que ficarão em caza dos lavradores por não haver quem lho comprasse, e como esta falta os desanima, e dezacredita a palavra, com que os persuadi a promover as suas plantações, segurando-lhes que havião de fazer negocio, e que a todo havião de dar sahida Procurei fazer huma sociedade de homens de negocio que comprassem entre si os efeitos da terra, e

²⁴⁵ OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho e Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça. 04 jul. 1767. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 23, p. 193, 1896.

²⁴⁶ OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho e Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça. 04 jul. 1767. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 23, p. 193, 1896.

os carregassem para o Reyno, entrey a persuadilos, e na villa de Santos, mediante algumas condições impraticáveis que ainda heide limar, consegui ajuntar os do Rol incluso, em que prometem 8:200\$000 r.²⁴⁷.

O excerto selecionado acima revela que o morgado de Mateus planejava formar uma sociedade de negociantes para que estes comprassem, entre si, os gêneros paulistas e os carregassem para Lisboa. Sua iniciativa chegou a ter algum êxito na vila de Santos, onde se levantou mais de oito contos de réis para o carregamento das mercadorias, mas encontrou resistência na cidade de São Paulo²⁴⁸. Ao fim de sua correspondência, Mateus fez questão de alertar o Secretário da necessidade de correspondentes dessa sociedade em Lisboa para que os resultados de seus intentos fossem bem-sucedidos.

Parece-me que esta sociedade deve ter nessa Corte correspondência com outros interessados, para que lá dem sahida aos efeitos que de cá se mandarem, e que avizem dos preços porque se devem comprar, e dos que tem mayor consumo para que fação conta²⁴⁹.

Fica evidente, portanto, a atuação do governador no sentido de articular alianças com grupos de negociantes em Santos, São Paulo e mesmo em Portugal a fim de promover o comércio de gêneros exportáveis produzidos na capitania paulista. Articulação esta, vale dizer, que não deu certo por falta de acordo entre os grupos locais de Santos e São Paulo. Cumpre ainda destacar a iniciativa de Mateus em contatar “homens afazendados” da capitania, estimulando-os a promoverem as lavouras do açúcar e do arroz, sugerindo-lhes que carregassem os gêneros, por sua conta, e servissem de exemplo para animar os demais a fazerem o mesmo.

Ainda que infrutíferos no tempo de seu governo, os esforços do morgado de Mateus revelam a movimentação de grupos de proprietários e negociantes a fim de estabelecer uma rota direta de comércio com os portos do Reino. Além disso, indicam a presença de um conflito de interesses, principalmente, entre os grupos de negociantes locais. Enquanto alguns aderiam à iniciativa de Mateus e financiavam o estabelecimento de uma rota direta até Lisboa, outros se recusaram a aderir preferindo manter a atividade comercial marítima da capitania mais restrita ao circuito de cabotagem como, de fato, ela acabou se mantendo até o início do governo de Bernardo José de Lorena, em 1788.

²⁴⁷ CARTA do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 23, pp. 383-384 1896.

²⁴⁸ Dentre os associados dessa iniciativa consta o nome do Capitão Bonifácio José de Andrada, com doação de 800\$000 réis. Para detalhes acerca do funcionamento dessa sociedade e da relação completa dos doadores da vila de Santos, ver: *Documentos Interessantes... Op. Cit.*, v. 23, pp. 389-392.

²⁴⁹ *Idem*, p. 385.

A instituição da lei do porto único

A vinda de Bernardo José de Lorena para o cargo de governador e capitão-general de São Paulo, em 1788, culminou em transformações importantes no âmbito das obras públicas da capitania. Dentre as realizações de seu governo que o tornaram mais lembrado pelos historiadores está a construção de uma estrada pavimentada ligando a cidade de São Paulo ao povoado de Cubatão, no pé da Serra do Mar, bem em frente à vila de Santos. Tal estrada ficou conhecida como a Calçada do Lorena, por ter sido construída e pavimentada durante seu governo. O papel dessa via é crucial para que se compreenda a reorganização da infraestrutura viária paulista promovida pela consolidação da lavoura canavieira nas áreas de serra acima, como se verá adiante. No entanto, antes de tratarmos deste assunto, interessa-nos fazer algumas considerações acerca de outras medidas do governo de Lorena pela qual ele também é sempre lembrado, nomeadamente, a instituição da chamada “lei do porto único”.

Datam de pouco antes da chegada de Lorena à capitania de São Paulo as primeiras notícias de que embarcações provenientes de Lisboa lograram ser carregadas em Santos com os “efeitos da terra”. Registro importante disso encontra-se numa representação escrita por Diogo de Toledo Lara Ordonhes, submetida em março de 1799 pelo Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, ao então governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça²⁵⁰.

[...] No tempo de Francisco da Cunha e Menezes, que governando aquella Capitania desde os princípios do anno de 1782 até fins de 1786, promoveu a Agricultura, principiarão a carregar no dito Porto de Santos alguns Navios, que dali sahirão em direitura para o de Lisboa. Porem existio a mesma Liberdade de transportarem os gêneros para o Rio de Janeiro; no que não houve alteração no Governo interino do Marechal de Campo Fr Joze Raimundo Chichorro²⁵¹.

O trecho selecionado acima já apontava para a existência de uma rota de comércio direto com Lisboa nos governos que antecederam o de Bernardo José Lorena. Seu autor faz questão de lembrar, porém, que durante esses governos havia liberdade de comércio para o escoamento da produção através de outros portos que não o de Santos, nomeadamente, pelo Rio de Janeiro. Isso porque, um pouco mais adiante, Ordonhes informa que fora justamente Lorena, em 1789,

²⁵⁰ Não se sabe quando essa representação foi escrita por Ordonhes. Sabe-se, porém, que o objetivo de Souza Coutinho ao submetê-la ao capitão-general paulista era o de informá-lo da má reputação que o açúcar paulista levava em Lisboa pelas razões descritas no dito documento e, mais que isso, cobrar de Castro e Mendonça a adoção de medidas para minorar o problema, desde que isso não implicasse em custos à Fazenda Real. Ver: OFÍCIO do Ilmo. e Exmo. Secretário de Estado d. Rodrigo de Souza Coutinho. 27 mar. 1789. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 89. p. 143, 1967.

²⁵¹ *Idem. Ibidem.*

quem proibira “a exportação de todos os gêneros de Embarque para outra qualquer Capitania; para deste modo facilitar-se o Comercio directo para Portugal²⁵²”.

A justificativa para esta proibição pode ser averiguada em texto assinado pelo próprio Lorena. Em carta enviada em 3 de setembro de 1789 ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Mello e Castro, Lorena descreve detalhadamente as razões que o levaram a tomar tal “providência”:

[...] Por occasião de principiar o Comércio no referido Porto vim no conhecimento do muito que a Capitania perdia por falta de Providencias. Há em Santos huma Alfandega com hum Juiz, que hé o Juiz de Fora da Vila. Todos os gêneros da Capitania sahião dos diferentes Portos da Marinha sem pagarem os Dizimos nesta Alfandega porque não vinhão a ela, e hião pagarlas segundo dizião no Rio de Janeiro, tudo em prejuízo desta Capitania; e o peor era que pela mayor parte nem assim sucedia, pois sahião os gêneros dos Portos dizendo que hião para o Rio, e no Mar passavão as Agoas Ardentes, e os Assucares para Navios estrangeiros, não pagando por este modo, nem nesta Alfandega, nem na do Rio, o que agora não pode suceder porque tudo deve vir ao Porto de Santos, pagar na Alfandega, e levar as Guias para o Rio dos gêneros que aqui não forem precisos²⁵³.

Pelo excerto acima, vê-se que Lorena justificava sua decisão de concentrar as exportações de São Paulo no porto de Santos por uma questão fiscal. Se, por um lado, ele era instruído pela Coroa a aumentar o comércio de exportação da capitania, por outro, bastaram poucos meses no governo para ele perceber que a forma como os gêneros desse comércio saíam para o Reino rendia muito mais dividendos aos cofres do governo carioca do que aos do paulista. Segundo essa argumentação, era preciso impedir ou dificultar a exportação de alguns produtos pelo comércio de cabotagem e favorecer o estabelecimento de uma rota comercial direta e regular entre Santos e Lisboa, redirecionando, desse modo, os rendimentos auferidos sobre os dízimos desses produtos da capitania do Rio de Janeiro para a de São Paulo.

A repercussão da proibição do comércio de cabotagem não tardou a chegar. As câmaras de algumas vilas do litoral norte de São Paulo, como Ubatuba e São Sebastião, com produções significativas de açúcar e aguardente para exportação, enviaram representações ao capitão-general argumentando que tal medida prejudicava o negócio de seus produtores. Estes, em razão da maior proximidade, dos melhores preços e do crédito que gozavam no Rio de Janeiro, preferiam continuar mandando seus produtos para serem exportados por esta praça.

Em resposta a uma dessas representações – a da vila de Ubatuba –, Lorena ordenou que fosse emitido um parecer a fim de reforçar as quatro determinações de sua proibição. No parecer,

²⁵² *Idem. Ibidem.*

²⁵³ CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 3 set. 1789. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 45, pp. 34-36, 1924.

escrito pelo juiz da alfândega e de fora da vila de Santos, ordenava-se aos juizes e oficiais da Câmara da vila de Ubatuba que o capitão mor da dita vila fosse comunicado acerca das determinações de Lorena e que as mesmas fossem fixadas em locais públicos para que a população estivesse ciente delas. Duas dessas determinações diziam respeito, especificamente, a alguns dos principais gêneros de exportação da capitania: o açúcar, o arroz e a aguardente.

[...] 3ª – Não poderão sahir assucares, gomas, arrozes, sem que primeiro se alcance licença, porque no cazo que os compradores desta Villa queiram os ditos efeitos para carga do navio que estiver ou se esperar neste porto [Santos] e estão em primeiro lugar, cujos efeitos serão pagos pelos preços que então correrem na praça do Rio de Janeiro; pois não devem ser transportados para fora havendo na Capitania compradores que os queiram para dezempate e devida carga dos navios que aqui [Santos] chegarem, porem no cazo de não haver quem os queira se concederá licença pedida para o seu transporte.

4ª - Não poderão transportar-se as aguas ardentes para fora, ainda no cazo de não estar navio neste porto [Santos] á carga, sem alcançar licença e declarar-se debaixo de juramento o numero de pipas que se pretende conduzir, para pagar nesta Alfandega unicamente os direitos pertencentes ao subsidio que em a dita Alfandega se pagam a S. Mag.^e; e pagos que sejam os ditos direitos se lhes passará huma carta de guia para os não pagar em outra parte na forma do costume [...] porem, havendo navio neste porto [Santos] á carga se mandará ordem ao dito Capitão-Mór para que suste as precisas pipas de aguardente que forem precisas para ele, as quaes o mesmo Capitão-Mór fará logo conduzir ao primeiro avizo; cuja aguardente será paga pelo preço que então correr no Rio de Janeiro, e pelo que respeita a sua conducção e risco seguirão o mesmo paralelo que seguem os que os mesmos lavradores mandam para a dita Cidade [do Rio de Janeiro]²⁵⁴.

O exame do trecho desse parecer revela os esforços de Lorena em impedir que tais produtos saíssem por cabotagem ao Rio de Janeiro. É evidente que suas medidas nesse sentido não se justificam apenas pelo interesse em aumentar o comércio e a arrecadação fiscal da capitania, como ele alegou ao Secretário da Marinha. Havia pressão por parte de grupos dos negociantes de Santos e de produtores de cana de açúcar de serra acima, cujos interesses se alinhavam aos do próprio Lorena e de negociantes lisboetas, no estabelecimento de uma rota direta entre as praças de Santos e Lisboa²⁵⁵. Além disso, não se deve ignorar o significativo estímulo dado pela conjuntura internacional com a alta da demanda e dos preços do açúcar na última década do Setecentos, justamente quando Lorena estava à frente do governo paulista.

Dos proveitos que Portugal tirava e poderia ainda tirar desta conjuntura é testemunha José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, futuro bispo de Olinda (1794), que registrara em sua famosa *Memória sobre o preço do açúcar*, de 1791, as razões da alta do preço daquele

²⁵⁴ PARECER do juiz de fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 28 dez. 1789. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 31, pp. 192-197, 1901.

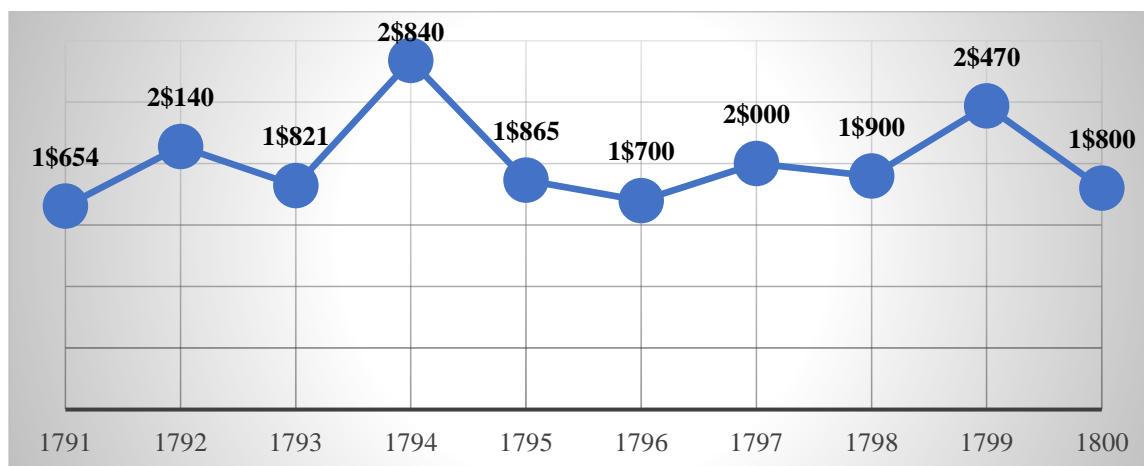
²⁵⁵ Sobre o assunto ver, especialmente, o primeiro capítulo da já mencionada tese de doutoramento de Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, p. 35-70.

gênero e de como Portugal devia se aproveitar do momento para tornar-se senhor do comércio do açúcar, sem sobretaxar o gênero.

Todos sabem do alto preço a que tem subido o açúcar em toda a Europa, pela desgraçada revolução das colônias francesas, nossas maiores rivais neste gênero de agricultura, e pelas grandes inundações que tem havido nas colônias espanholas e nas inglesas, pelos furacões de vento muito fortes. [...] Portugal, como uma das primeiras nações agricultoras e comerciantes deste gênero, tem tirado e irá tirando grandes interesses, enquanto as circunstâncias não mudarem. É agora um problema, se se deve ou não taxar o açúcar²⁵⁶.

Nesse contexto, até mesmo São Paulo, uma capitania ainda pouco integrada aos circuitos marítimos do sistema mercantil português, não poupou esforços para se aproveitar da conjuntura e despachar algum açúcar aos mercados europeus. O *Gráfico 2*, a seguir, destaca a variação do preço médio da arroba do açúcar exportada por Santos durante a década de 1790.

Gráfico 2: Variação do preço médio da arroba do açúcar exportada de Santos para Lisboa (1791-00)



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Corcino Medeiros dos Santos. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, ano 37, v. 186, p. 161, 1974.

Como se pode verificar pelos dados apresentados acima, o valor do preço médio do açúcar esteve sempre acima daquele registrado no primeiro ano da década de 1790, chegando mesmo a atingir picos bem acima dos 2\$000 réis (1794 e 1799). Tal conjuntura não só contribuiu para o crescimento vigoroso da lavoura canieira, sobretudo nas vilas e freguesias açucareiras localizadas nos arredores de São Paulo²⁵⁷, mas também funcionou como elemento

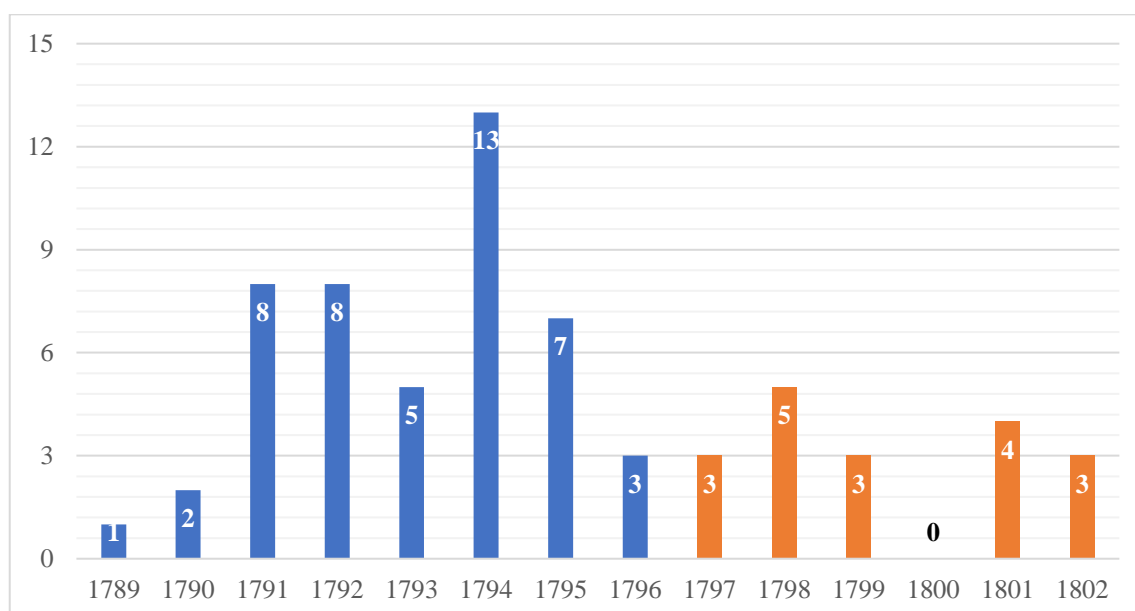
²⁵⁶ José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho. “Memória sobre o preço do açúcar”. In: *Obras econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho (1794-1804)*. Apresentação de Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966, p. 175.

²⁵⁷ Não por acaso, data justamente desse período a elevação da freguesia açucareira de Ararituaba para a condição de vila, com o nome de Porto Feliz (1797), bem como a grande expansão da lavoura canieira observada na então “freguesia das Campinas” e na “nova povoação de Pirassicaba”, como apontava Lorena no relatório que deixou a seu sucessor. Cumpre lembrar que a origem desses núcleos urbanos durante o governo do morgado de Mateus relaciona-se à estratégia de expansão para o Oeste, no âmbito das disputas por soberania entre as Coroas

de pressão à administração colonial para favorecer o desenvolvimento dessa cultura das formas mais distintas, quer através da melhoria da infraestrutura viária, quer pela centralização das exportações no porto de Santos ou, ainda, pela proibição da execução das propriedades de engenhos e lavouras canavieiras de senhores que se endividaram após a baixa dos preços do açúcar a partir de 1801.

Com efeito, todas essas medidas, tomadas durante o governo de Bernardo José de Lorena, contribuíram para um notável crescimento do comércio entre os portos de Santos e Lisboa. Isto é o que se pode depreender da análise dos dados apresentados no *Gráfico 3*, a seguir, com a movimentação das embarcações saídas de Santos com destino a portos transatlânticos.

Gráfico 3: Movimento das embarcações saídas do porto de Santos para portos transatlânticos (1789-02).



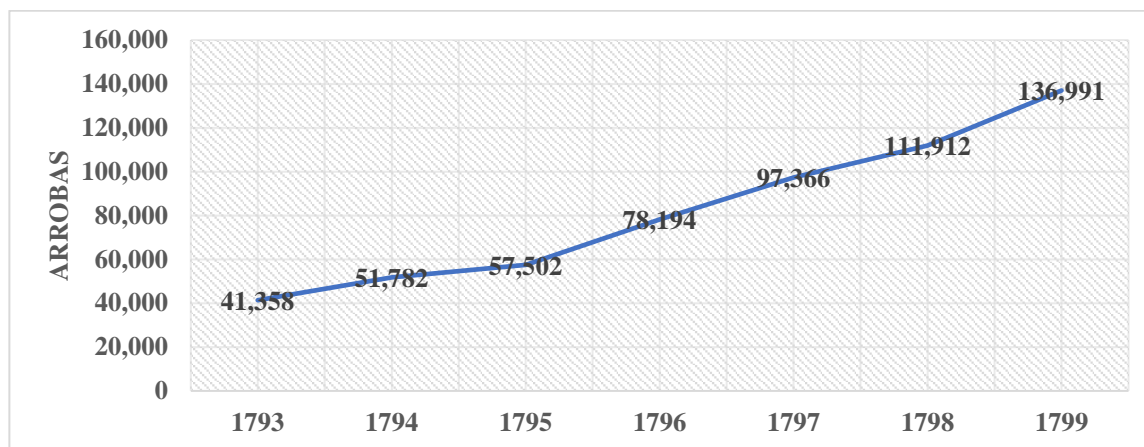
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 57, 68 e 129.

Em azul registra-se a movimentação das embarcações durante o governo de Lorena e, em laranja, durante o de Castro e Mendonça. Cruzando-se os dados da movimentação das embarcações (*Gráfico 3*) com a variação do preço médio do açúcar (*Gráfico 2*), verifica-se uma correspondência entre os anos de maior movimentação no porto santista e aqueles que registraram os preços mais altos pagos pela arroba do açúcar no dito porto, nomeadamente os anos de 1792, 1794 e 1799.

ibéricas na América do Sul. O objetivo inicial de tais núcleos era que servissem de retaguarda populacional e abastecedoras de víveres do Forte de Nossa Senhora dos Prazeres de Iguatemi. Sobre o assunto, ver o capítulo intitulado *Territórios da Capitania de São Paulo*, em Maria Fernanda Derntl. *Método e arte: urbanização e formação territorial na Capitania de São Paulo, 1765-1811*. São Paulo: Alameda, 2013, pp. 69-156.

Ora, o aumento significativo do volume dos gêneros carregados para Lisboa durante o governo de Lorena é mais um indicador do forte crescimento da produção açucareira na década de 1790. Ademais, o exame do *Gráfico 3* aponta para a ocorrência de um maior estreitamento do vínculo entre o porto de Santos e as vilas do chamado quadrilátero do açúcar a partir de 1791, momento em que o fluxo do açúcar produzido nessas vilas aumentou para atender a alta de demandas pelo gênero na Europa, como demonstram os dados do *Gráfico 4*, a seguir.

Gráfico 4: Produção das vilas do chamado quadrilátero do açúcar, Capitania de São Paulo (1793-99).



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada... Op. Cit.*, p. 117.

Todos os indicadores acima são eloquentes em apontar o benefício das medidas de Lorena para o desenvolvimento da lavoura canavieira no quadrilátero do açúcar²⁵⁸. Não só essas áreas foram favorecidas, mas também o porto de Santos e uma parcela de seus negociantes, pois, como argumentou Maria Thereza Petrone, as restrições à cabotagem, ainda que tenham prejudicado os negócios das vilas do litoral norte, ajudaram a fixar um comércio exportador em Santos que se desenvolveu ainda mais com as distintas políticas de exportação adotadas pelos sucessores de Lorena²⁵⁹.

A liberação do comércio a todos os portos da capitania

Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça (governou de 1797-1802) sucedeu a Bernardo José de Lorena, tendo oficialmente tomado posse do governo da capitania de São Paulo em 28 de junho de 1797. Menos de um mês após sua posse, ele recebeu um Aviso do então Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, instruindo-

²⁵⁸ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 145.

²⁵⁹ *Idem*, pp. 146-147.

o qual deveria ser sua política em relação ao comércio da capitania com o Reino, como se pode ver pela resposta que enviou a este aviso em 22 de novembro daquele mesmo ano:

No aviso de 24 de Julho deste anno me participa V. Ex.^a que querendo S. Mag.^e ligar com nexos indissolúveis, todos os seus vastos Dominios, e augmentar a riqueza, e felicidade de todos os ditosos vassallos [...] me ordena, que para conseguir estes tão saudáveis fins, promova eu por todos os meios justos, o maior aumento do commercio, e permuta reciproca dos gêneros, e manufacutra do Reino, com os desta capitania animando o uso dos vinhos, Azeites, etc., distinguido e favorecendo com mais particularidade as pessoas q.' introduzirem, e consumirem maior quantidade destes productos, recomendando-as na Real Prezença de S. Mag.^e p.^a que recebem as Graças, e Mercês com q.' a Mesma Snr.^a as quiser distinguir²⁶⁰ [...].

Pelo que se pode depreender do excerto acima, Castro e Mendonça fora instruído pelo Conselho Ultramarino a manter e promover o comércio direto entre os portos de Santos e Lisboa para o maior proveito da MetrÓpole. A recomendação evidencia a política metropolitana de desenvolver a indústria manufatureira no Reino para inserção de seus produtos nos mercados consumidores de suas colônias. Essas últimas, por sua vez, enviariam gêneros coloniais que Portugal reexportaria aos demais países da Europa. São Paulo, nessa conjuntura de fim de século, era um novo mercado que estava em expansão e, sobretudo, em disputa. Não por outra razão o aviso reforça a necessidade de se estimular o consumo de produtos portugueses, como os vinhos e os azeites, por exemplo, e recompensar os maiores consumidores.

As recomendações deste aviso pesaram na decisão de Castro e Mendonça manter as restrições ao comércio de cabotagem nos primeiros meses de seu governo. Em ofício que ele ordenou que seu secretário de governo enviasse ao capitão-mor da vila de São Sebastião a fim de reforçar a proibição da saída de qualquer embarcação carregando gêneros daquele porto sem que antes se passasse no porto de Santos.

S. Ex.^a conhecendo que o comercio directo deste Porto [Santos] p.^a a Metropole, hé o único meio de felicitar os Povos desta capitania, e de a por a nível das mais florescentes de todo o Brazil, tem resolvido a exemplo de seus antecessores, de o promover, e animar em toda a sua extensão, procurando-lhe aquellas vantagens deque hé susceptível o estado prezente da sua agricultura. Ordena o mesmo Snr. portanto a Vm.^{cc} que dos Portos da sua jurisdição não saia de hoje em diante embarcação alguma carregada de efeitos do pais, sem q. primr.^o venha tocar no Porto desta V.^a [Santos] na conformidad.^e das ordens que antecedentem.^{te} lhe forão distribuídas, ficando Vm.^{cc} responsável perante S. Ex.^a de toda a infracção, e desobediência q. se cometa a este respeito²⁶¹.

²⁶⁰ CARTA do governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. 22 nov. 1797. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 29, parte I, p. 44, 1899.

²⁶¹ OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, a Manoel Lopes da Ressureição, capitão-mor da vila de São Sebastião. 9 ago. 1797. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 87, p. 13, 1963.

Do excerto acima, chama atenção o fato de Castro e Mendonça ter justificado a manutenção das restrições ao comércio de cabotagem em razão de ser o comércio direto entre Santos e Lisboa “o único meio de felicitar os Povos desta Capitania”. Chama atenção porque, poucos meses mais tarde, ele próprio extinguiria essas restrições liberando o comércio marítimo da capitania a partir de todos os seus portos. Em um parecer enviado ao Conselho Ultramarino em abril de 1799, Castro e Mendonça justificava a razão de sua demora em tomar tal decisão:

[...] não me rezolvi logo a abolir huma pratica q.’ existia havia mais de 8 annos, conhecendo quão delicado hé fazer huma mudança repentina, sem estar seguro, e fundado em solidas razoens²⁶².

Mais adiante, neste mesmo parecer, Castro e Mendonça descreve como foi liberando o comércio marítimo aos poucos até que, em novembro de 1798, finalmente permitiu que todos os portos da capitania comerciassem com qualquer porto da América portuguesa.

[...] Logo porem q.’ me persuadi de ver franquear o Comercio desta, e das mais Villas marítimas, principiei a fazel-o ordenando q.’ a V.^a de Ubatuba como mais distante do Porto de Santos, e a mais decadente podesse embarcar os seus efeitos p.^a qualquer Porto da nossa America [...] Depois em 28 de 7br.^o mandei dar livre a metade das Safras de S. Sebastião [...] dezembrando por outra igual ordem a sahida de metade dos efeitos existentes na V.^a de Santos, té q.’ finalm.^{te} em 22 de 9br.^o do d.^o anno permitti a total exportação, e livre sahida dos Generos, exigindo somente a satisfacção dos Direitos Reaes²⁶³.

Na conclusão de seu parecer, o governador afirmava que foi persuadido pelas circunstâncias a tomar tal decisão, a qual acreditava, naquele momento, ser o melhor meio para aumentar o comércio da capitania.

[...] Desta maneira, e pouco a pouco, atentas as circunstancias, fui conduzindo ao Negocio a inteira liberdade em que hoje se acha, persuadido de ser esse o grande meio de o fazer florescente, e de utilidade geral para todos²⁶⁴.

É importante destacar, porém, que este parecer foi emitido por Castro e Mendonça após forte pressão das câmaras das vilas do litoral Norte, sobretudo a da vila de São Sebastião, que enviou um requerimento ao Conselho Ultramarino solicitando a liberação do comércio através de seu porto. O Conselho, por sua vez, enviou uma provisão ao capitão-general ordenando-lhe que emitisse um parecer sobre tal requerimento. Importante chamar atenção para este movimento de algumas câmaras das vilas do litoral norte paulista, para que não se fique com a impressão de que a decisão de extinguir as restrições do comércio de cabotagem partiu

²⁶² RESPOSTA à provisão enviada ao Conselho Ultramarino. 15 abr. 1799. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 29, p. 133, 1899.

²⁶³ *Idem.* pp. 133-134.

²⁶⁴ *Idem.* p. 134.

unilateralmente do capitão general após este se persuadir de seus benefícios para o comércio da capitania, como ele afirmou. Havia um complexo jogo de interesses em disputa, envolvendo distintos grupos, como os produtores do interior da capitania, os negociantes da vila de Santos, bem como os das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Todos esses grupos exercendo pressão sobre o governo para que seu representante maior favorecesse seus interesses²⁶⁵.

Dentre as “circunstâncias” que persuadiram Castro e Mendonça a extinguir as restrições sobre o comércio de cabotagem estava, segundo ele próprio, a pouca quantidade de navios que partiam de Santos direto para Lisboa.

He verdade que desta franqueza rezultou não aumentar o Comercio directo com a Metropoli, porquanto os gêneros q.' havião de formar Carga dos poucos Navios q.' em direitura se dirigissem a Corte formarão a dos muitos vazos pequenos q.' anualmente Navegão desta Capitania para todas as d' América além de dois outros que constantemente tem hido em direitura ao referido Porto de Lisboa, mas de tôda a sorte he indubitável que os generos sahirão da Cap.^{nia}, q.' com esta sahida se animou a Agricultura, e que os compradores enviarão os seus gêneros para onde os convidou a boa venda, que obtiverão nos referidos Portos²⁶⁶.

O excerto acima não corrobora os números apresentados no *Gráfico 3*, dado que em nenhum momento do governo de Castro e Mendonça registraram-se apenas dois navios no comércio Santos-Lisboa (média de 3 por ano). Tal argumentação, porém, é mais bem compreendida no âmbito dos interesses em disputa pelo lucrativo comércio da capitania de São Paulo, especialmente o do açúcar. Ademais, não se pode olvidar a conjuntura do mercado internacional e, com ela, a flutuação do preço do açúcar. Se durante a maior parte do governo de Lorena a conjuntura era de alta dos preços, no de Castro e Mendonça houve uma forte baixa nos dois últimos anos como reflexo das guerras movidas pelo Império francês na Europa²⁶⁷.

Com o preço do principal produto de exportação pouco convidativo e uma diminuição do número de embarcações vindas da Metrôpole, entende-se melhor as “circunstâncias” que

²⁶⁵ Neste caso em específico, o trabalho de Renato de Mattos detalha os vínculos de interesses e a nova base de apoio estabelecida pelo governador Castro e Mendonça com grandes negociantes do Rio de Janeiro, ao contrário de Lorena, cujos interesses se ligavam diretamente com negociantes de Lisboa. Ver: Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 61-70.

²⁶⁶ Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. “Memória sobre os objetos mais interessantes da Cap.^{nia} de S. Paulo entregue ao Ilm.^o e Exm.^o sr Antonio José da Franca e Horta do Con.^o de S. A. R. Gov.^{or} e Cap.^m Gen.^l da M.^{ma} por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça”. In: *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, t. XVIII, p. 229, 1964.

²⁶⁷ Com efeito, segundo Corcino dos Santos, a atividade comercial dos portos meridionais sofreu uma grande baixa entre 1794 e 1798 pelo incremento do curso no Atlântico Sul em razão das guerras movidas na Europa. “Não só foi prejudicado o seu comércio de longo-curso (Colônia-Metrôpole), como também o comércio de cabotagem. A insegurança da navegação no Atlântico Sul era tão grande que em 1797 Portugal foi obrigado a restabelecer o sistema de frotas comboiadas por navios de guerra para poder garantir a continuidade de suas relações com a Colônia”. Ver: Corcino Medeiros dos Santos. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”. In: *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, ano 37, v. 186, p. 155, 1974.

levaram Castro e Mendonça a mudar a política de exportação tocada até então na capitania, mesmo contrariando a recomendação da Coroa, buscando outros grupos para compor a nova base de apoio de seu governo. Se durante o governo de Lorena a aproximação do governador se deu com senhores de engenho e negociantes de Santos e São Paulo interessados no estabelecimento do comércio direto do açúcar com o Reino, no governo de Castro e Mendonça a aliança foi pactuada com os negociantes do Rio de Janeiro e demais interessados no comércio de cabotagem, principalmente os de Santos, São Sebastião, Ubatuba e Paranaguá.

Por fim, Castro e Mendonça apontava outros dois fatores que limitavam o comércio direto da capitania paulista com a Metrópole: o pouco volume de cargas já prontas para o embarque no porto de Santos, especialmente de café e algodão para o alto das embarcações; e as dívidas que os negociantes paulistas contraíam com os negociantes de outras capitanias²⁶⁸. Sobre o endividamento dos negociantes paulistas, embora Castro e Mendonça não mencione nominalmente, é evidente que estava se referindo ao crédito que estes obtinham junto aos negociantes da praça do Rio de Janeiro para a compra da mão-de-obra escravizada²⁶⁹. O próprio governador trata do assunto em carta enviada ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, a de 2 de maio de 1801:

Quando principiava esta Capitania a ver sahir do berço o seu commercio pela livre circulação em que o puz, [...] eis que a perturbação occasionada neste Estado do Brazil pela actual Guerra, veio cortar em flor as grandes esperanças que promettião a sua maior prosperidade, pelo numerozo estabelecimento de Engenhos de Assucar que no tempo do meu Governo se havião erigido. Baixa o preço deste novo produto, e perde-se todo o equilibrio de hum ramo de indústria tão importante á Nação; porque iludidos os Fabricantes com as primeiras vendas, e querendo metter maiores fundos em escravaturas, não olhão a exorbitante somma porque lh'a vendem os Negociantes das outras Capitanias, e alguns desta. Estagna o Commercio, fica sem preço o Assucar; e perdendo os Escravos o valor que a conjunctura accidental lhes havia dado, apenas existem os novos Engenheiros, mas sem meios para pagarem as dividas contrahidas; para que não são sufficientes os mesmos Escravos, que no estado actual valem menos da metade do custo primitivo²⁷⁰.

Durante seu governo, Castro e Mendonça buscou solucionar o problema determinando que se observasse, durante um ano, uma provisão emitida pelo Conselho Ultramarino a 26 de abril de 1760, proibindo a execução das dívidas dos senhores de engenho em produção ou em

²⁶⁸ Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória sobre os objetos...* *Op. Cit.*, pp. 229-230.

²⁶⁹ Deve-se lembrar que tanto os produtores como os negociantes de São Paulo recorriam ao crédito da praça do Rio de Janeiro para a compra dos produtos manufaturados que vinham de Portugal e, principalmente, da mão-de-obra escravizada. Os débitos ali contraídos pelos senhores de engenho, por exemplo, eram pagos, em grande medida, com a própria produção de açúcar e aguardente. Sobre o assunto, ver o capítulo 8 da já mencionada obra de Maria Thereza Schöerer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo...* *Op. Cit.*, pp. 137-222.

²⁷⁰ CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre o commercio e a agricultura. 2 mai. 1801. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 30, parte 2, pp. 54-55, 1899.

propriedades. Já para seu sucessor, Antonio José da Franca e Horta, recomendava que este buscasse estimular a cultura do açúcar para que o gênero obtivesse um preço razoável e, assim, os negociantes pudessem saldar suas dívidas para se verem “livres do empenho em q. ’jazem²⁷¹”.

De certa forma, Castro e Mendonça chegava ao fim de seu governo repetindo os últimos passos de Lorena, deixando em relatório a seu sucessor um testemunho de que os negociantes de São Paulo ainda permaneciam dependentes dos do Rio de Janeiro ou, para seguirmos a famosa expressão de Lorena, que estes mereciam mais o nome de “caixeiros dos do Rio²⁷²”.

Entretanto, se a percepção da subordinação do comércio paulista em relação ao do Rio de Janeiro era uma das permanências de seu governo em relação ao de seu antecessor, uma ruptura importante foi a solução dada para a promoção da agricultura e do comércio marítimo de São Paulo. Em lugar de restringir o comércio de cabotagem, Castro e Mendonça optou por favorecê-lo, estabelecendo a base de apoio de seu governo junto a produtores em distintas áreas da capitania²⁷³, bem como a negociantes ligados ao comércio de cabotagem estabelecidos em São Paulo, Santos e no Rio de Janeiro. Se é verdade que o comércio direto com Lisboa não se interrompeu durante o quinquênio de seu governo, ele se viu reduzido quase pela metade em relação ao período de Lorena²⁷⁴. Era a demanda constante do comércio de cabotagem, e não a pontual de Lisboa, quem, pouco a pouco, foi ganhando a preferência pelas mercadorias de maior saída da capitania. Estas, segundo Castro e Mendonça, estavam livres para saírem “em muitos vasos pequenos” de todos os portos da Capitania para “todas as d’América”, ainda que “todas” essas últimas, na maior parte das vezes, significassem o porto do Rio de Janeiro.

O retorno da “Lei do porto único”

Antonio José da Franca e Horta (governou de 1802-11) tomou posse do governo de São Paulo em dezembro de 1802. Diferentemente de Castro e Mendonça, assim que assumiu o governo já tomou providências para alterar a política de exportações da capitania no intuito de priorizar o comércio direto entre o porto de Santos e a Metrópole. Nesse sentido, em fevereiro

²⁷¹ Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória sobre os objetos...* Op. Cit., p. 230.

²⁷² RELATÓRIO do governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, deixado a seu sucessor Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. [c. 1797]. In: *DIHCSP*, v. 15, pp. 124-125, 1904.

²⁷³ São exemplares, nesse sentido, as representações enviadas pelos oficiais das Câmaras de distintas vilas de São Paulo expressando consternação e solicitando a manutenção do capitão-general Castro e Mendonça no cargo após saberem da nomeação de seu sucessor. Dentre as vilas destacam-se, sobretudo, aquelas localizadas no vale do Paraíba do Sul e no caminho do Rio de Janeiro, como Taubaté, São Luiz do Paraitinga, Cunha, além das vilas litorâneas de São Sebastião e Ubatuba. Sobre o assunto, ver: Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo...* Op. Cit., pp. 68-70

²⁷⁴ Com base nos dados apresentados no gráfico 3 a redução no tráfico de navios entre os portos de Santos e Lisboa deu-se a uma razão de 5,8 navios por ano de governo para apenas 3.

já oficiava ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, comunicando-lhe o meio que considerava o mais apropriado para animar a agricultura e o comércio da capitania, tal como fora instruído antes de sua vinda a São Paulo.

Na conformidade das Ordens de V. Ex.^{ca} e das minhas instruções § 6 art.º 4 tenho me empregado [...] em promover os meios q. me tem parecido mais eficazes p.^a activar o Comercio q. se acha p.^f extremo estagnado, assim como a Cultura desanimada, especialmente a do [ilegível], a do Anil, e do Algodao, pois q. aquelle dezapareceu, e este em rama já se não ve; a farinha, o feijão, o milho, o mesmo toucinho [...]. Engenhos de assucar tem sido igualm.^{te} abandonados, [...] desanimando aos Lavradores a impossibilidade das exportações senão por preços módicos, e para as Outras Capitania, q. ainda hão de lucrar em novas exportações para a Metropole [...]. O meio pois, q. considero como mais conducente para fazer renascer a agricultura nesta Capitania hé promover o Comercio em direitura a essa Capital [Lisboa], liberando-a por este modo de Comissoens nos Portos das Outras, fazendo voltar o seu produto diretamente, e a melhor mercado; em gêneros, e manufacturas da Europa, q. tem aqui subido a preços fortes²⁷⁵.

Pelo excerto acima, vê-se que Franca e Horta dizia acreditar que o melhor modo de animar a agricultura e comércio de São Paulo era pelo estímulo do comércio direto com os portos do Reino, pois além de evitar as comissões pagas para a exportação pelos portos das outras capitanias, ainda seria possível lucrar a partir da revenda dos gêneros e manufacturas europeias, cujos preços estavam em alta em São Paulo. Assim, para atingir tal fim, Franca e Horta seguiu os mesmos passos trilhados por Lorena, determinando a proibição da exportação de alguns gêneros que não fosse diretamente para os portos do Reino ou para Santos.

Sendo de geral beneficio p.^a os Povos desta Capitania, q. o Comercio dela haja de ser promovido dos seus Portos em direitura aos do Reino pelo infalível resultado de terem sempre certa huma abundante importação dos gêneros, q. precisão, e por preços, tanto mais módicos, qt.^o desonerados, e livres dos excessos, porq. lhe chegão sobre carregados pelas escalas, porq. paixão [...] Sou servido determinar, q. nenhuma pessoa possa embarcar em algum dos Portos desta Capitania Agozarde. [Aguardente], Café, Arros, Cacau, Baunilha, Farinha de Mandioca, Algodão, Anil, e Coiros, q. não seja em direitura p.^a os Portos do Reino, ou p.^a este fim p.^a o da V.^a de Santos; incorrendo os transgressores desta m.^a Determinação²⁷⁶.

O açúcar não constava da lista dos gêneros proibidos, como se pode ver pelo excerto acima. Segundo Franca e Horta explicou mais adiante neste ofício, o produto estava liberado,

²⁷⁵ OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. 19 fev. 1803. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 94, pp. 17-19, 1990.

²⁷⁶ CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para as Câmaras da Marinha. 22 jun. 1803. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 55, pp. 105-107, 1937.

pois era superabundante na capitania e só podia ser carregado nos porões dos navios²⁷⁷. Oito meses mais tarde, porém, a situação mudou e o açúcar passou a sofrer das mesmas restrições²⁷⁸.

Não tardou para que as reclamações dos produtores das vilas litorâneas do norte da capitania, em especial as de Ubatuba e São Sebastião, chegassem ao governador acusando os negociantes santistas de monopolistas. Franca e Horta, porém, rechaçou todas lembrando que ele havia excetuado todos os gêneros que os produtores quisessem transportar por sua própria conta e risco. Sabia, porém, que estes não tinham os meios para tal.

Os negociantes e oficiais da Câmara da vila portuária de Paranaguá, então parte da capitania de São Paulo, também fizeram representações contra as restrições impostas por Franca e Horta à exportação para outros portos da América. Alegavam que a manutenção dos vínculos com o Rio de Janeiro era imprescindível para eles, pois a praça carioca servia-lhes de fornecedora de fazendas secas e manufaturas. Diziam, ainda, que as proibições dificultariam o pagamento das dívidas que os negociantes da vila contraíram junto aos do Rio de Janeiro, uma vez que estes saldavam seus débitos com gêneros produzidos na região. Franca e Horta, por sua vez, contestava-lhes dizendo que as críticas aos limites fixados ao comércio de cabotagem em São Paulo eram incitadas por representantes comerciais do Rio de Janeiro e da Bahia, insatisfeitos com a redução de seus lucros²⁷⁹.

Somava-se às representações das vilas do litoral norte e de Paranaguá, as constantes reclamações que a prestigiosa família Andrada enviava à Coroa em razão das disputas em que estavam envolvidos com o governador Franca e Horta. O Conselho Ultramarino, pressionado pelos requerimentos daquelas vilas e, sobretudo, pelas cartas enviadas pela matriarca da família Andrada, ordenou que Franca e Horta justificasse a adoção das medidas restritivas ao comércio de cabotagem. Este, por sua vez, explicou que suas ações estavam em linha com as instruções que recebera da Coroa antes mesmo de sua vinda à capitania de São Paulo, em agosto de 1799. Nelas, lembra que fora instruído a promover o comércio direto com Portugal e, a seu ver, a única e melhor forma de fazê-lo era concentrando as exportações no porto de Santos²⁸⁰.

²⁷⁷ Essa distinção se dava, pois o que mais faltava para completar as cargas das embarcações paradas no porto de Santos eram produtos mais leves que ocupassem as partes altas dos navios.

²⁷⁸ Segundo informa Petrone, a 20 de fevereiro de 1804 o governador ordenava ao juiz da alfândega de Santos que impedisse a saída do açúcar dessa Capitania para a do Rio de Janeiro ou qualquer outra capitania sem sua permissão. Justificava sua ordem alegando uma safra escassa no ano de 1804. Ver: Maria Thereza Schörer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 149.

²⁷⁹ Para uma descrição mais detalhada das tensões entre os negociantes da vila de Paranaguá e o governador Franca e Horta, bem como das repercussões dessa tensão nas disputas entre o dito governador e a família Andrada. Ver: Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 104-122.

²⁸⁰ Maria Thereza Schörer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 150.

A argumentação de Franca e Horta não surtiu o efeito esperado em persuadir a Coroa acerca da lisura de suas medidas. Em outubro de 1806, uma provisão régia determinou que Franca e Horta restituísse a liberdade de comércio em todos os portos da capitania de São Paulo, o que cumpriu a 5 de junho de 1807 através de uma circular enviada ao juiz da alfândega de Santos e aos comandantes de todas as vilas litorâneas paulistas, nos quais se lia o seguinte:

Havendo S. A. R. deliberado pôr sua ulterior resolução se conserve franca a exportação dos efeitos desta Capitania para todas as mais do Estado do Brasil, Ordeno pôr tanto a V. Mce. Os deixe exportar do Porto do seu Commando, não obstante as ordens anteriores em contrario que todas pôr esta derogo para que fiquem em vigor algum²⁸¹.

A partir de então, nenhuma outra medida voltou a restringir a navegação de cabotagem entre os portos de São Paulo com os demais da América portuguesa até o fim do período colonial. Com a vinda da família real para a América, em 1808, e a lei régia que determinou a abertura dos portos, qualquer possibilidade de algum retorno à chamada “lei do porto único” ficou impossibilitada.

O governo de Antonio José da Franca e Horta, porém, não ficou conhecido apenas por sua decisão de restituir a “lei do porto único”. Outra iniciativa de seu governo que serviu para animar a agricultura paulista e o comércio direto com o Reino foi o estabelecimento de uma rota direta entre a capitania de São Paulo e a *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*. Em carta endereçada ao provedor e aos deputados da *Companhia*, a 25 de fevereiro de 1803, Franca e Horta os lembra que o próprio estatuto da dita instituição registrava a concessão de exclusividade que eles detinham sobre o comércio de vinhos, aguardentes e vinagres com a capitania paulista. Justamente por essa razão, solicitava-lhes o despacho de uma embarcação do Porto carregada, em sua maior parte, com vinhos, alguma aguardente e vinagre.

Quando desembarquei no Porto de Santos; e observei as poucas Relaçoes Mercantis q. há daquela Praça p.^a a Europa, exportando unicamente huns annos por outros a Carga de três a quatro Embarçaçoens em direitura p.^a a Metropole, e negociando o excedente das produçoens e effeitos da Capitania por Cabotage p.^a os diferentes Portos desta America, assentei q. justamente, e na Conformidade das Instruçoens de S. A. R. p.^a animar e promover o Comercio e Navegação directa de S.^{tos} p.^a esse Reino, devia tomar este objeto na mais Seria concideração applicando-lhe todas aquellas providencias de q. he Susceptivel o seu atraso, a fim de O fazer prosperar e florecer de maneira q. dele resulte huma utilidade reciproca aos Negociantes de ambos os Continentes. E como p.^a conseguir estas Vantagens, Seja hum dos meios, talvez o mais eficaz estabelecer huma Correspondencia directa, e anual do m.^{mo} Porto p.^a essa Cid.^o, devo lembrar aos Snr.^{es} Provedor, e Deputados da Comp.^a Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, q. achandose expecificada nos Cap. 19 e 24 da sua Instituição a Clauzula de fornecer ella exclzivam.^{te} os Vinhos necessários á Capitania de S. Paulo; he de toda razão e Justiça, q. assim o pratique, uma vez q. o dito porto de

²⁸¹ CIRCULAR enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para os comandantes das vilas da marinha. 5 jun. 1807. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 57, p. 145, 1937.

S.^{tos} tem toda a capacid.^e p.^a nelle entrarem, e ancorarem com Segurança os maiores Navios, como acontece aos q. vem de Lx.^a [...] Espero q. essa respeitável Corporação pelo Zelo e Patriotismo de q. he animada, se disponha a Concorrer quanto está da sua parte p.^a ao beneficio do referido Porto de Santos e bem geral dos Povos desta Capitania; fazendo expedir na monção do presente anno huma embarcação, cuja Carga pelo q. respeita aos Generos dessa Comp.^a me parece acertado Seja Composta a maior parte de Vinhos, com alguma aguardente, e Vinagre por Surtimento²⁸².

Provedor e deputados da *Companhia* receberam com muito gosto a proposta de Franca e Horta e, meses mais tarde, nomearam como seus representantes comerciais no porto de Santos algumas das “pessoas mais abonadas, e inteligentes” que o governador lhes havia recomendado na correspondência²⁸³. Mais do que isso, providenciaram a remessa de uma embarcação carregada com 60 pipas de vinho e 10 de aguardente em “direitura” ao porto de Santos²⁸⁴. Após a chegada do navio e o desembarque da tão desejada carga, Franca e Horta remeteu nova correspondência aos administradores da *Companhia* para agradecer-los e solicitar que continuassem enviando tantas embarcações quantas seus representantes julgassem necessárias.

Eu não podia duvidar do bem êxito da minha deprecação, huma vez q. ella tinha por baze a Ley, e se dirigia a huma illustre Corporação q. tantas marcas tem dado do Seu Zelo, e generosidade a favor da Patria. Esta Capitania, q. forma huma parte dela, se regozijou com a chegada do Bergantim – Dezejada Paz -, e remessa dos Efeitos dessa Junta, porq. sem eles na Verdade, seria muito defícil estabelecer-se, e subsistir / ao menos nestes princípios / huma Negociação directa do Porto de Santos, p.^a essa Cidade [Porto]. Hé portanto q. eu cheio de reconhecimento, a face do seu Officio de 6 de Julho do presente anno, não somente vou agradecer a essa Junta esta primeira remessa; mas também a dizer-lhe q. confiadamente espero a Continuação de outras, logo q. a pronta correspondência dos Administradores verifique a precisão q. delas vai havendo²⁸⁵.

É importante observar que as mercadorias enviadas pela *Companhia do Alto Douro* eram vendidas em São Paulo a dinheiro ou em troca por artigos coloniais. Neste último caso, os gêneros deveriam ser remetidos ao Porto no torna-viagem do navio enviado pela *Companhia*. Segundo Renato de Mattos, a maior parte dos pagamentos realizados à *Companhia do Alto Douro* foi feita em troca de gêneros e não em espécie²⁸⁶. Tomando como exemplo a carga do navio “desejada paz”, vê-se que em janeiro de 1805, apenas um mês após seu desembarque em

²⁸² CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para a *Companhia do Alto Douro*. 25 fev. 1803. *DIHCSP*, São Paulo, v. 94, pp. 99-100.

²⁸³ Para detalhes acerca dos negociantes indicados por Franca e Horta para representarem a *Companhia do Alto Douro* no porto de Santos, seus vínculos e interesses mercantis na cidade de São Paulo e na praça santista. Ver: Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 92 e segs.

²⁸⁴ RESPOSTA à carta do governador e capitão-general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta. 6 jul. 1804. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 94, p. 99, 1990.

²⁸⁵ CARTA enviada pelo governador e capitão-general Antonio José da Franca e Horta à *Companhia do Alto Douro*. 20 dez. 1804. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 94, p. 98, 1990.

²⁸⁶ Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, p. 99.

Santos, a embarcação retornava ao Porto carregada dos gêneros paulistas. Dentre os principais itens figuravam o açúcar, o arroz, o café e os couros²⁸⁷.

Fica evidente, portanto, que Franca e Horta entendia poder animar a agricultura e comércio da Capitania muito mais pelo estímulo ao comércio ultramarino do que ao da navegação de cabotagem. Nesse sentido, se conseguisse aumentar a demanda de consumo pelos produtos europeus, como os tecidos, vinhos e aguardente, aumentaria o volume das trocas pelos principais gêneros coloniais paulistas demandados na Europa, como o açúcar, o arroz e os couros. Ou seja, diante do mesmo problema constatado por Castro e Mendonça durante o seu governo – comércio exterior acanhado por conta do pequeno movimento mercantil entre os portos de Santos e os do Reino –, Franca e Horta optou por uma solução distinta, favorecer o estabelecimento de comércio direto com portos metropolitanos, como Lisboa e Porto, ou mesmo outros destinos, como Cabo Verde, Ilha da Madeira, Angola e Moçambique.

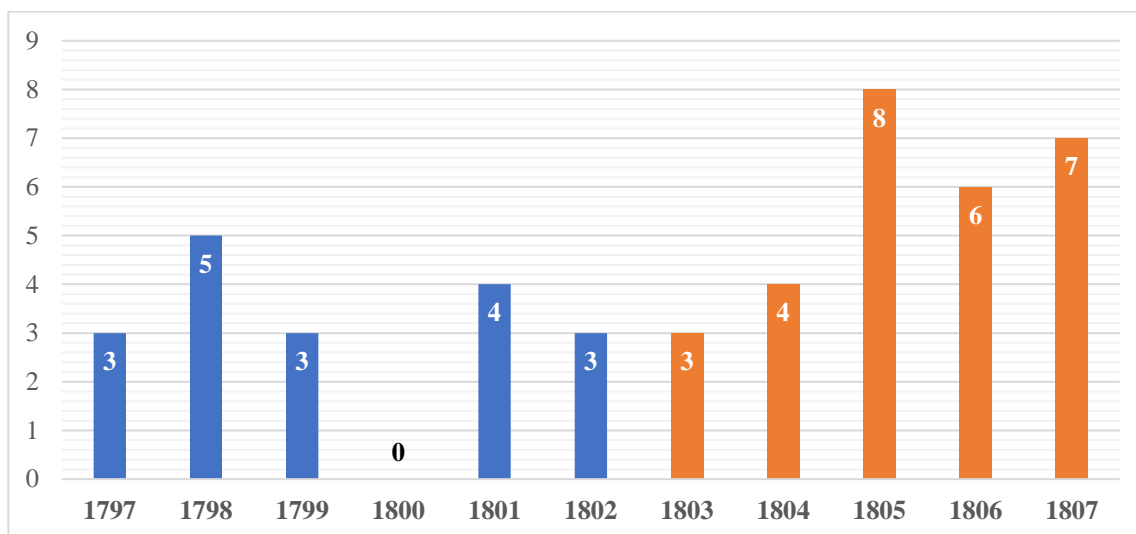
É importante ter em mente, como lembra Renato de Mattos, que se por um lado a iniciativa de Franca e Horta em estabelecer redes comerciais diretas entre São Paulo e o Porto e Lisboa favoreceu diretamente um grupo de negociantes de origem portuguesa radicado em São Paulo, por outro encontrou dura resistência dos grupos ligados à navegação de cabotagem com outras partes da América portuguesa que buscavam...

[...] preservar a primazia do porto do Rio de Janeiro enquanto entreposto comercial responsável pela redistribuição de artigos coloniais, escravos e manufaturas em toda região Centro-Sul da América portuguesa²⁸⁸.

Com efeito, os dados apresentados no *Gráfico 5*, a seguir, sugerem que tanto a mudança na política de exportação promovida por Franca e Horta, quanto a aproximação com a *Companhia do Alto Douro*, foram iniciativas que contribuíram para o aumento observado no número das embarcações envolvidas no comércio direto com portos transatlânticos.

²⁸⁷ Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 99-100. Os volumes e valores do comércio marítimo de São Paulo com outras partes da América portuguesa, com o Rio da Prata, com Lisboa e a cidade do Porto serão tratados mais adiante neste trabalho.

²⁸⁸ *Idem*, p. 109.

Gráfico 5: Movimento das embarcações saídas do porto de Santos para portos transatlânticos (1797-07).

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 57, 68 e 129.

Em azul registra-se a movimentação das embarcações durante o governo de Castro e Mendonça e, em laranja, durante o de Franca e Horta²⁸⁹. Já de partida observa-se um aumento médio da ordem de 3,0 para 5,6 navios anuais, quase atingindo a média de 5,8 registrada durante o governo de Lorena. Se no primeiro período o comércio com a Metrópole se realizava apenas através do porto de Lisboa, no segundo verifica-se um aumento de destinos, com a inclusão da cidade do Porto (4 embarcações) e de Figueira da Foz (1). Porto, aliás, passa a ser um destino regular a partir de 1805, contribuindo sobremaneira para o incremento do volume das exportações de São Paulo até a década de 1820, como se verá no próximo capítulo.

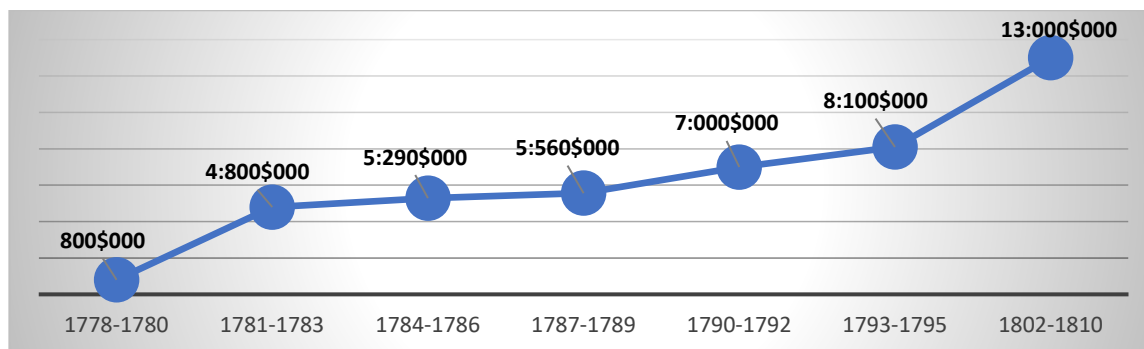
Tal como sucedeu no governo de Lorena, o incremento do volume das cargas exportadas através de Santos relaciona-se mais estreitamente ao aumento da produção das vilas do quadrilátero do açúcar. Nesse sentido, não se pode esquecer que foi durante o governo de Franca e Horta que se introduziu nas vilas de Jundiá e Itu, em 1809, a variedade da cana “caiana branca”, trazida da Guiana. Tal variedade de cana, substituindo a chamada “caninha” ou “cana caipira”, espalhou-se rapidamente pelas vilas açucareiras do planalto e acredita-se ter aumentado a produtividade da cultura canavieira da região em até cinco vezes em relação ao período anterior²⁹⁰.

²⁸⁹ Embora o governo de Franca e Horta tenha durado até 1811, o gráfico apresenta os dados apenas até 1807, pois a partir deste ano Franca e Horta, atendendo a determinação da Coroa, extingue todas as restrições impostas ao comércio marítimo da capitania de São Paulo.

²⁹⁰ Segundo Celso Pupo, “a caninha em terras novas produzia de 50 a 60 arrobas de açúcar de má qualidade por um quartel de planta, enquanto um quartel de terreno, cultivado com a nova cana caiana, produzia duzentas, trezentas e às vezes mais arrobas de bom açúcar”. Ver: Celso Maria de Mello Pupo. *Campinas, seu berço e*

O Gráfico 6, a seguir, destaca outro índice claro do crescimento da produção açucareira e do fluxo do comércio proveniente das vilas do quadrilátero do açúcar ao porto de Santos na primeira década do Oitocentos. Trata-se do valor dos contratos de arrematação da *Passagem de Cubatão*, como já indicaram os trabalhos de Inez Peralta²⁹¹ e Ana Paula Medicci²⁹².

Gráfico 6: Valores pagos pelo contrato de arrematação da passagem do Cubatão por triênios (1778-10)



FONTE: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados por Ana Paula Medicci. *Administrando conflitos...* Op. Cit., pp. 93-94.

A análise dos dados apresentados no gráfico acima não dá margem a dúvidas quanto à relação estabelecida entre as vilas produtoras de açúcar localizadas no interior da capitania e o porto de Santos. Segundo Maria Thereza Petrone, o desenvolvimento da lavoura canavieira no chamado quadrilátero do açúcar durante esse período foi de tal monta, que mesmo a partir de 1808, com a abertura dos portos, Santos já não tinha mais que “temer suas rivais do litoral norte”, pois se transformara no “único escoadouro possível” para o açúcar proveniente das vilas de serra acima²⁹³. Ainda segundo essa autora, Santos, “muito antes de ser o porto do café, foi o porto do açúcar”, pois este gênero tornou possível um melhor aparelhamento das instalações portuárias e, mais do que isso, “o aparecimento de uma classe de comerciantes, beneficiadores e encaixadores que, durante muito tempo, lhe asseguraram a prosperidade econômica²⁹⁴”.

juventude. Campinas: Academia Campinense de Letras, 1969, p. 61. Ver também: Nestor Goulart Reis. *O caminho do Anhanguera*. São Paulo: Via das artes, 2014, pp. 47-50.

²⁹¹ Inez Garbui Peralta. *O Caminho do Mar: subsídios para a história de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973, pp. 53-55.

²⁹² As Passagens eram postos fiscais onde se cobravam taxas que incidiam sobre os meios de transporte, animais, pessoas e volumes transportados. Em geral os contratos postos em arrematação eram de baixo valor, menos de dois contos de réis. A exceção era o da Passagem de Cubatão que, em razão de sua posição estratégica entre as vilas açucareiras de *serra acima* e o porto de Santos, conseguiu atingir valores bem mais altos [Ver: Ana Paula Medicci. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na Capitania/Província de São Paulo (1765-1822)*. 286 f. 2010. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010, pp. 91-94].

²⁹³ Cf. Maria Thereza Schörer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo...* Op. Cit., p. 151.

²⁹⁴ *Idem. Ibidem*.

2.2) CALÇADA DO LORENA: O CAMINHO DO AÇÚCAR EM DIREÇÃO AO MAR

[...] D. Luís Antônio de Sousa melhora-o [Caminho do Mar] consideravelmente. Martim Lopes [Lobo Saldanha] manda fazer os aterrados através dos pântanos entre o Rio Grande e o Rio Pequeno, [José] Raimundo Chichorro [da Gama Lobo] faz abrir o trecho que vai da raiz da serra à margem do Rio Cubatão. Bernardo José de Lorena faz executar o gigantesco trabalho de calçamento, consolidação e ziguezagues pela encosta da serra. Antônio Manuel de Melo [Castro e Mendonça] manda construir ao longo do caminho os *ranchos reunos* para abrigo das tropas.

Teodoro Fernandes Sampaio²⁹⁵.

No último ano do século XIX, o geógrafo baiano, Teodoro Sampaio, fazia publicar na *Revista do IHGSP* um artigo no qual buscava sintetizar o desenrolar da história de São Paulo no correr daquele século que se findava²⁹⁶. Como ele próprio afirmou, sua intenção era lançar “um olhar retrospectivo sobre esse passado distante, [...] que bem se medirá o caminho percorrido, e se avaliará da eminência a que chegamos pela distância do nível baixo de que partimos²⁹⁷”. Buscava, portanto, oferecer ao leitor daquela revista um panorama geral de São Paulo no Oitocentos. Para tanto, destacou no ensaio os aspectos que considerava fundamentais para narrar essa história: a agricultura; o estado das vias de comunicação; a situação da cidade de São Paulo; o povoamento no correr do século, com destaque para a imigração; a introdução do café no Oeste paulista e o seu comércio e, por fim, a constituição da malha ferroviária.

Sobre o sistema de comunicações, Sampaio inicia sua análise descrevendo a constituição e desenvolvimento dos principais eixos viários, sem deixar de observar como a cidade de São Paulo era “o centro verdadeiro desse sistema de viação interior, cujo tronco, lançado para o lado do mar, era a estrada do Cubatão²⁹⁸”. Acerca desse caminho, mais especificamente, aponta para a importância de uma série contínua de melhorias que foram realizadas na via desde os tempos do morgado de Mateus, sintetizadas no excerto que destacamos na epígrafe acima.

²⁹⁵ Teodoro Sampaio. “São Paulo no século XIX”. In: *São Paulo no século XIX e outros ciclos históricos*. Petrópolis: Vozes, 1978, p. 66.

²⁹⁶ Intitulado *São Paulo no século XIX*, o ensaio foi publicado originalmente no sexto volume da *Revista do IHGSP*, referente aos anos 1900-1901. Ver: Teodoro Sampaio. “São Paulo no século XIX”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 6, pp. 159-205, 1900-1901. Em 1978, este ensaio foi reunido a outros estudos históricos do autor e publicados em um livro, o qual empregamos para as citações neste capítulo. Ver: Teodoro Sampaio. *São Paulo no século XIX e outros ciclos históricos*. Seleção e coordenação de Hildon Rocha. Introdução de Arthur Cezar Ferreira Reis. Petrópolis: Vozes, 1978, 400p.

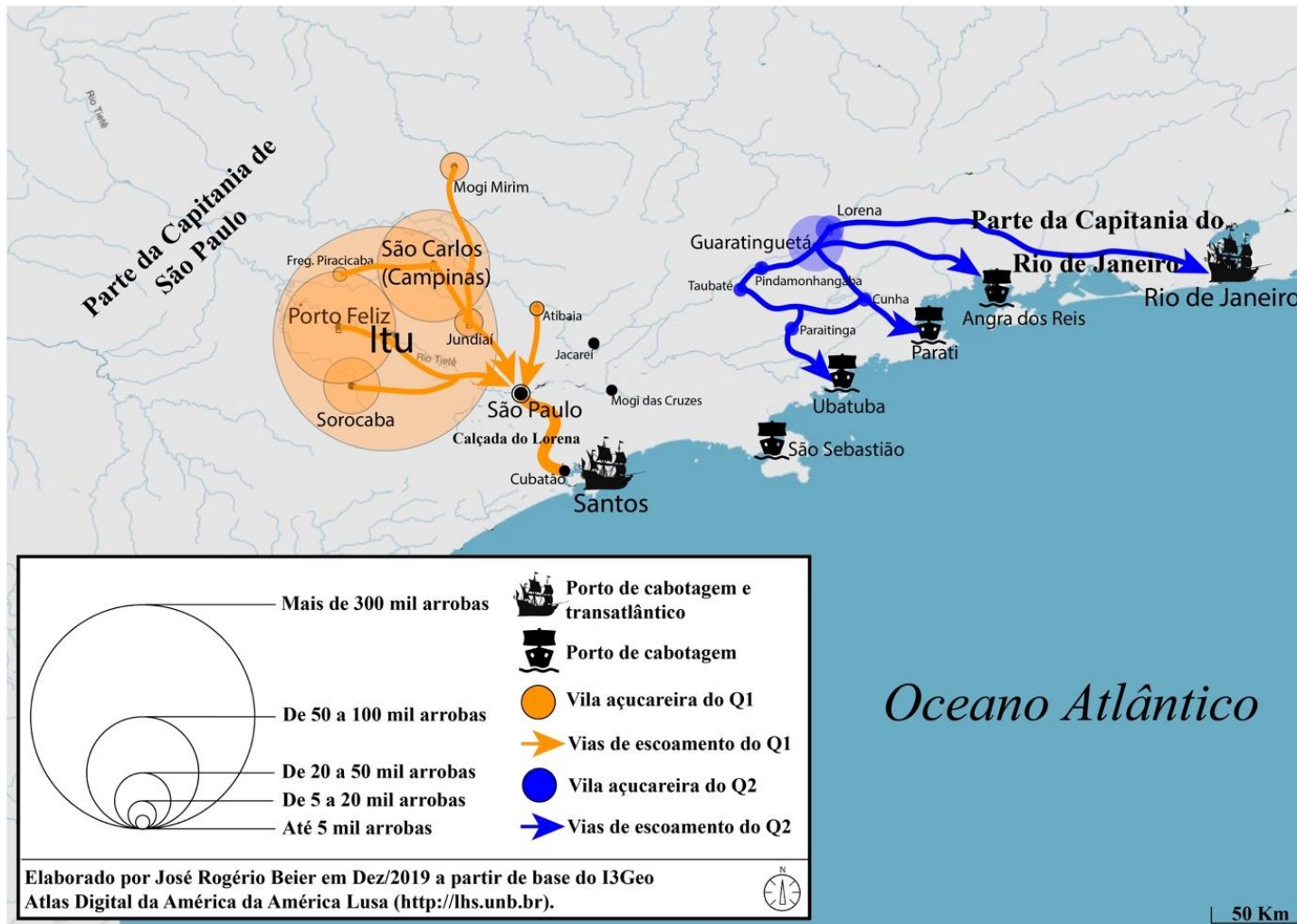
²⁹⁷ Teodoro Sampaio. *São Paulo no século XIX... Op. Cit.*, p. 63.

²⁹⁸ *Idem*, p. 65.

Se é verdade que Teodoro Sampaio não avançou em relacionar diretamente esses melhoramentos ao desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo no último quartel do Setecentos, Maria Thereza Petrone, algumas décadas mais tarde, o fez em seu estudo sobre a lavoura canavieira em São Paulo²⁹⁹. Com efeito, a série de melhorias viárias realizadas a partir do último quartel do século XVIII e localizadas, principalmente, no trecho de ligação entre São Paulo e Santos, contribuiu significativamente para o crescimento contínuo da produção açucareira das vilas e freguesias localizadas a oeste de São Paulo, especialmente Itu, Porto Feliz e São Carlos, como se pode observar pelo *mapa 10*, a seguir, que busca apresentar a geografia do açúcar em São Paulo nos anos finais da década de 1790.

²⁹⁹ Segundo Petrone, a economia desenvolvida em torno do açúcar foi a principal responsável pela criação de toda uma estrutura necessária ao desenvolvimento do comércio exterior em São Paulo, a começar pela reorganização da infraestrutura de transporte do açúcar desde as áreas produtoras até o porto de escoamento. A autora não deixa de destacar a construção e reforma de caminhos, aterros e ranchos, a reorganização do próprio porto de Santos para atender volumes cada vez maiores de açúcar vindos de serra acima e, ainda, o aumento do número de embarcações para levarem o produto a seus respectivos destinos. Ver: Maria Thereza Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 137-223.

Mapa 10: Produção açucareira das vilas de *Serra Acima* e vias de escoamento a seus portos de destino (1793-99).



Fonte: Mapa temático elaborado pelo autor a partir de dados compilados por Corcino Medeiros dos Santos. *Algumas notas sobre a economia de São Paulo...* Op. Cit., p. 158; Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada...* Op. Cit., p. 117.

Uma análise detida do mapa acima permite compreender melhor como estava organizada a produção açucareira no interior de São Paulo em fins do século XVIII. Vê-se a ocorrência de duas áreas produtoras: a principal, localizada a oeste da cidade de São Paulo, era conformada pelas vilas de Sorocaba, Jundiaí, Mogi Mirim e Piracicaba, denominada por Maria Thereza Petrone de “quadrilátero do açúcar” (Q1)³⁰⁰; já a segunda, no vale do Paraíba, era compreendida pelas vilas de Lorena, Taubaté, São Luís do Paraitinga e Cunha, no que foi chamado por Pablo Mont Serrath de “um segundo quadrilátero do açúcar” (Q2)³⁰¹.

Como se pode ver pelos vetores em laranja destacados no mapa, o escoamento da produção de Q1 se dava por distintas vias terrestres até a cidade de São Paulo, onde essas vias se entroncavam na *Calçada do Lorena* e, dali, desciam a serra do Mar até Cubatão³⁰². Nessa localidade o açúcar era descarregado das mulas e seguia por via fluvial até Santos³⁰³. Já o escoamento de Q2, destacado com vetores em azul, era feito para diferentes portos de cabotagem do litoral das capitânicas de São Paulo e do Rio de Janeiro, como os de São Sebastião, Ubatuba, Parati e Angra dos Reis³⁰⁴. Em alguns casos, algum açúcar produzido nessa região, especialmente o das vilas de Guaratinguetá e Lorena, podia ser escoado diretamente por via terrestre para o Rio de Janeiro.

Por fim, os círculos proporcionais dispostos no mapa sobre as vilas açucareiras ajudam a perceber os volumes produzidos em Q1 e Q2, permitindo uma rápida comparação entre essas áreas produtoras no período. Através deles percebe-se claramente que o volume produzido em uma única vila açucareira localizada no primeiro quadrilátero, Itu, por exemplo, já era bastante superior à produção de todas as vilas do segundo. Ao explicitar essa diferença, o mapa ajuda a compreender por que os esforços da administração colonial, em aliança com os senhores de engenho e grandes negociantes de São Paulo e Santos, foram se concentrando no correr das

³⁰⁰ Maria Thereza Schöerer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 41.

³⁰¹ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada... Op. Cit.*, pp. 111-113.

³⁰² Na cidade de São Paulo se encontravam as produções conduzidas por três eixos que serviam as vilas de Q1: as que vinham de Sorocaba através do trecho do caminho do Sul que comunicava aquela vila à cidade; as que vinham de Porto Feliz e Itu seguindo o trecho terrestre da rota monçoeira; as que vinham de Mogi Mirim, Piracicaba, São Carlos e Jundiaí pelo Caminho dos Goyazes.

³⁰³ Não se deve olvidar que Santos, na década final do Setecentos, já atuava em ambos os circuitos marítimos, de modo que o açúcar carregado em seus armazéns poderia ser despachado tanto pelo circuito costeiro, em atenção aos mercados do Rio de Janeiro e de outros portos da América, como pelo atlântico, indo diretamente para Lisboa.

³⁰⁴ O açúcar produzido em Q2 e escoado até os portos de São Sebastião e Ubatuba podia ter dois destinos, que, como vimos, variou de acordo com o capitão-general paulista do momento: durante o governo de Lorena (1789-97) e boa parte do de Franca e Horta (1802-07), as cargas de açúcar eram obrigatoriamente levadas até Santos, de onde seriam reexportadas para Lisboa; já no governo de Mello Castro e Mendonça (1797-1802) e depois de Franca e Horta revogar a lei do porto único, em 1807, seguiam livremente para qualquer porto do circuito costeiro, especialmente para o do Rio de Janeiro.

próximas décadas, cada vez mais, em promover melhoramentos do sistema viário entre as chamadas “vilas açucareiras de serra acima” (Q1) e o porto de Santos.

Na seção anterior, apresentamos o papel dos capitães-generais na articulação dos interesses da Coroa com os dos diferentes grupos da elite paulista para a promoção do comércio exportador da capitania, seja diretamente com os portos do Reino ou por cabotagem. A seguir, buscaremos apresentar alguns exemplos de como essa aliança contribuiu efetivamente para a introdução de novas técnicas de construção e melhoramentos viários realizados no período, contribuindo para o crescimento contínuo dos volumes exportados por essas vias.

Uma divisão de engenheiros-militares para a capitania de São Paulo

[...] Como V. S.^a sabe muito bem o quanto he indispensável a hum General o perfeito conhecimento do Paiz em que hade mandar; me vejo totalmente destetuido de todo a noticia neste particular e não só faltão aqui Cartas Geográficas, mas também, quem a Saiba fazer[...]

Morgado de Mateus³⁰⁵.

Pouco tempo após assumir o governo da capitania de São Paulo, o morgado de Mateus já reclamava a muitos de seus interlocutores a falta de profissionais naquela capitania, quer para o desenho das cartas geográficas, quer para o aproveitamento no planejamento e execução de obras públicas, como a construção de pontes, os aterros, a construção de fortalezas ou a abertura e manutenção dos caminhos, por exemplo. A passagem acima, retirada de ofício enviada por d. Luís Antônio de Sousa ao governador da praça do Rio Grande, José Custódio de Sá e Faria, é um bom exemplo dessas constantes reclamações. Na falta de engenheiros-militares disponíveis para o serviço em São Paulo, o morgado de Mateus buscava alternativas para formar profissionais que o pudessem auxiliar nessas muitas demandas.

Pouco se sabe, porém, sobre o ensino de matemática, geometria, astronomia e da formação de engenheiros em São Paulo no período que antecedeu a chegada do morgado de Mateus à Capitania, em 1765. Sabe-se apenas que os jesuítas eram responsáveis por preparar os jovens que iriam dar prosseguimento a seus estudos na Europa. Segundo Aluísio de Almeida, pseudônimo do Monsenhor Luís Castanho de Almeida, após a expulsão dos jesuítas dos

³⁰⁵ CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel [José Custódio de Sá e Faria] que está no Rio Grande. 28 jul.1765. In: *DIHCSP*, vol. 72, pp. 24-25, 1952.

domínios portugueses, em 1759, os franciscanos assumiram um papel educacional mais ativo e passaram a dar aulas públicas de Geometria em seu convento, localizado na capital paulista³⁰⁶.

Por esta mesma época, sabe-se também que o morgado de Mateus, em 1770, tentou estabelecer uma “Aula de Geometria” na capital destinada apenas aos soldados paulistas. Para tanto, como já se destacou no primeiro capítulo, chegou a organizar uma “Sala de Geometria” para estudo e desenho de mapas no próprio palácio do Governo. Contudo, como não obteve candidatos a frequentar a dita aula, tentou estimular as matrículas oferecendo isenção do alistamento como soldados pagos contra a sua vontade a todos que se candidatassem. Mais ainda, estendeu o público do curso a estudantes e demais curiosos, mas mesmo após esses esforços, o morgado de Mateus parece não ter obtido êxito em seu intento³⁰⁷.

Por outro lado, em trabalho no qual estuda os trabalhadores envolvidos nas obras públicas da cidade de São Paulo entre 1775-1809, Amália dos Santos aponta que foi justamente após o governo do morgado de Mateus que se observou um aumento no número das obras realizadas na capital paulista. Os principais fatores a contribuírem para esse aumento foram, segundo a autora, a diminuição dos conflitos nas fronteiras ao sul da América portuguesa e o êxito de algumas das empreitadas econômicas tocadas a partir do governo do morgado de Mateus³⁰⁸. Não se deve olvidar que, até os anos finais da década de 1770, as preocupações da administração colonial voltavam-se, sobretudo, para a defesa das fronteiras a oeste e ao sul, demandando a quase totalidade dos recursos e homens da capitania de São Paulo. Com a maior estabilidade promovida pelo Tratado de Santo Ildefonso (1777), o foco pôde se voltar para as iniciativas de desenvolvimento econômico da capitania pelo incentivo à cultura de gêneros voltados ao mercado europeu, concentrando os esforços no melhoramento das comunicações de escoamento em busca dos portos³⁰⁹. Ainda assim, é importante ter em conta que entre a saída do morgado de Mateus (1775) e a posse de Bernardo José de Lorena (1788), não há registros da vinda de engenheiros-militares destacados para o serviço na capitania.

³⁰⁶ Aluísio de Almeida faz referência a umas aulas de geometria lecionadas pelo Frei José do Amor Divino Mariano a pedido do Morgado de Mateus. Ver Monsenhor Luís Castanho de Almeida. “São Paulo: formosa sem dote?” In: Carlos Eugênio Marcondes de Moura (org.). *Vida cotidiana em São Paulo no século XIX: memórias, depoimentos, evocações*. 2ª edição. São Paulo: Edusp, 2013, p. 46.

³⁰⁷ Segundo Bellotto, a “Aula de Geometria” que o morgado de Mateus tentou criar não figura na *Memória* elaborada pelo capitão-general Mello Castro e Mendonça sobre o ensino público na capitania de São Paulo em fins do século XVIII. Ver: Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito... Op. Cit.*, pp. 211-212.

³⁰⁸ Amália Cristóvão dos Santos. *Em obras: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809*. São Paulo: Alameda, 2015, p. 89.

³⁰⁹ *Idem*, p. 79.

Como veremos a seguir, a chegada do capitão-general Bernardo José de Lorena, em 1788, marcou uma mudança nesse cenário de carência de profissionais especializados em São Paulo. A partir de então, a capitania passou a contar, cada vez mais, com a presença de diversos engenheiros-militares dedicados exclusivamente ao serviço da capitania³¹⁰. Foi durante o governo de Lorena que se estabeleceu uma divisão de engenheiros, matemáticos e astrônomos na capitania de São Paulo, a qual atuou não só no mapeamento do território, mas também no planejamento e execução das obras públicas tocadas, principalmente, a partir da última década do Setecentos. Destaque especial para a abertura da Calçada do Lorena, planejada e executada por João da Costa Ferreira, um desses engenheiros que vieram para a capitania junto com o próprio governador e capitão-general.

João da Costa Ferreira e a divisão de demarcação da capitania de São Paulo

Enviado à América portuguesa em 1788, acompanhando o recém-nomeado governador Bernardo José de Lorena, João da Costa Ferreira desembarcou no Rio de Janeiro como capitão de engenheiros a ser aproveitado nas divisões de demarcações de limites decorrentes do Tratado de Santo Ildefonso (1777)³¹¹. Sua chegada foi prontamente comunicada em carta enviada por Lorena a Martinho de Mello e Castro, então secretário de Estado da Marinha e do Ultramar (1770-1795), datada de 8 de julho de 1788.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr.^o // Apresentei ao Vice Rey do Rio de Janeiro o Capitão Engenheiro João da Costa Ferreira e communicando-lhe o q' passei com V. Ex.^a a respeito do Coronel Francisco João Rossio. Descuberta do Rio de Santo Antonio, e das correntes deste com o Iguaçú ou Rio Grande de Curitiba, passei a oferecer-lhe o dito Capitão Engenheiro, para ser empregado naquela deligencia, juntamente com o mesmo Coronel, ou sem elle se as suas moléstias o embaraçassem. Também lhe ofereci mandar o Capitão de Granadeiros do Regimento de Santos Cândido Xavier a encontrar, partindo desta Capitania e descendo athe ao Salto do Iguaçú, a divizão do ditto Coronel p.^a o fim de se conseguir mais facilmente com este encontro a descuberta do referido Rio de Santo Antonio e as suas correntes com o Iguaçú na forma das Ordens de S. Mg.^{de} q' V. Ex.^a me comunicou³¹².

³¹⁰ Entre 1788 e 1822, como se verá adiante, registra-se a atuação destacada de pelo menos nove engenheiros-militares à serviço da capitania de São Paulo.

³¹¹ João da Costa Ferreira nasceu em Lisboa, em 1750, onde completou o curso de matemática da Real Academia Militar. Trabalhou por muitos anos na reedificação dessa cidade após o grande terremoto de 1755, tendo colaborado com o sargento-mor engenheiro José Monteiro de Carvalho. Em 1788 passou ao serviço da Coroa como capitão de engenheiros lotado na capitania de São Paulo. Para a dita capitania levantou o mapa da costa, tombou as matas reservadas às construções reais, preparou o palacete, a alfândega e o hospital de Santos. Por carta régia de 5 de novembro de 1808, foi incumbido pelo príncipe d. João de fazer o levantamento do plano dos campos de Guarapuava. Ver: Coronel Laurênio Lago. *Brigadeiros e Generais de D. João VI e D. Pedro I no Brasil*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1941, pp. 59-61.

³¹² CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, para o secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 8 jul. 1788. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 45, pp. 5-6, 1924.

Como havia sido instruído em Lisboa, Lorena informava ter oferecido os serviços de Costa Ferreira ao Vice-Rei, Luiz de Vasconcelos e Sousa (1778-1790), a fim de que seus serviços fossem aproveitados nos trabalhos das divisões de demarcação junto aos rios Santo Antônio e Iguaçu. Uma vez que o coronel Francisco João Roscio estava adoentado³¹³, também ofereceu os serviços do capitão Cândido Xavier de Almeida para este mesmo fim. No entanto, o Vice-Rei o informara que o coronel havia se restabelecido e que as demarcações por aquela parte estavam bastante adiantadas, razão pela qual dispensava o serviço de Costa Ferreira e Xavier de Almeida.

[...] O Vice-Rey depois de ter pençado nesta matéria, tendo-lhe dado parte o Coronel Rossio q' se achava inteiramente restabelecido, e pronto p.^a continuar o q' lhe fora encarregado, atendendo também a que a Demarcação por aquella p.^{te} estaria muito adeantada; não se resolveu a empregar naquelle serviço o Capitão Engenheiro João da Costa Ferreira, como também julgou escuzada a descida ao salto do Iguaçu do Capitão Candido Xavier, receiando q' os Espanhoes q' vem com os nossos debaixo encontrando-o fizecem disto grandes contestaçoens como he seu costume. Avista disto rezolvime a trazer comigo o d.^o Capitão Engenheiro³¹⁴.

Tendo resolvido trazer para o serviço da capitania de São Paulo o engenheiro João da Costa Ferreira, Lorena informa então que passou a decidir com o Vice-Rei os demais integrantes que deveriam compor a divisão de demarcação da capitania de São Paulo, os quais esperava pela chegada na capital ainda naquele mês de julho:

[...] Passamos depois a tratar de completar a Divisão desta Capitania. Dizendo-me o Vice Rey q' antes de eu ser nomeado S. Mag.^{de} tinha aprovado para hum dos comissários desta Divisão o Capitão de Bombeiros do Regimento do Rio de Janeiro, Antonio Ferreira da Rocha, com a Patente de Sarg.^{to} Mor, assim mesmo vem como segundo comissário. E para o lugar de primeiro Comissario julguei q' devia nomeiar o Capitão Candido Xavier, passando-o ao Posto de Sargento Mor. [...] Ultimamente me propoz o Vice Rey o Ajudante Engenheiro Antonio Rodrigues Montezinhos com o qual e os dous Mathematicos que se achavão no Rio de Janeiro ficou completa a Divisão q' aqui espero por todo este mez de Julho como deixei ajustado com o mesmo Vice Rey³¹⁵.

A divisão de demarcação da capitania de São Paulo fora composta, então, por dois matemáticos e astrônomos, um engenheiro, um ajudante de engenheiros e dois militares de carreira, também com formação em matemática, como sintetiza a lista enviada anexa à carta.

P.^a a 1.^a Subdivisão q' deve explorar o Rio Igurei
1.^o Com.^o O Sargento Mor Candido Xavier de Almeida

³¹³ Naquele ano de 1788, o engenheiro militar Francisco João Roscio (1733-1805) era o primeiro comissário da 1.^a divisão das demarcações dos limites do Sul.

³¹⁴ CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, para o secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 8 jul. 1788. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol 45, p. 6, 1924.

³¹⁵ *Idem. Ibidem.*

O Capitão Engenheiro João da Costa Ferreira
 O Mathematico Bento Sanches d' Orta
 P.^a a 2.^a Subdevizão

2.^o Com.^o O Sargento Mor Antonio Ferr.^a da Rocha
 O Ajudante Engenheiro Ant.^o Rodrigues Montezinhos
 O Mathematico Francisco de Oliveira Barboza³¹⁶.

Apesar de longa, a reconstituição dessa carta é importante, pois dá a ver claramente como se formou esse verdadeiro corpo de profissionais especializados – engenheiros, matemáticos e astrônomos –, cuja atuação foi fundamental no mapeamento do território da capitania de São Paulo, tanto de sua costa como do interior, e, sobretudo, no planejamento e execução das muitas obras públicas necessárias, como a realização do calçamento e arruamento da cidade, a construção de pontes e aterrados e a abertura e manutenção de estradas. Livres dos trabalhos relativos à demarcação dos limites, a Coroa os redirecionou para serem aproveitados à serviço da capitania. Não é demais recordar que tais profissionais, como militares à serviço da Coroa em São Paulo, tinham seus soldos pagos com recursos da Fazenda Real.

Assim, tão logo o capitão de engenheiros João da Costa Ferreira chegou a São Paulo, em julho de 1788, foi rapidamente empregado por Lorena nos serviços de obras públicas. Para além do planejamento e construção da Calçada do Lorena, como se verá adiante, sua atuação em São Paulo ficou marcada pelo levantamento de uma série de mapas da capitania, além de plantas de vilas, planos de edifícios públicos, praças e arruamentos, dentre outras obras³¹⁷. De sua atuação nessas áreas, pode-se ter uma ideia bastante clara a partir de carta enviada pelo governador Bernardo José de Lorena, datada de 20 de maio de 1790, a Martinho de Mello e Castro, na qual elogia os serviços do engenheiro, recomendando-o vivamente ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar.

Remeto a V. Ex.^a a Planta Iconografica com a vista dos Quarteis dentro, de Olho de Passaro, e o Peripeito do Lado Principal, tudo deliniado p.^{lo} Enginr.^o João da Costa Ferr.^a, q.^e até tem feito o serv.^o de M.^e da Obra, com o mayor Zello, Economia, e Activid.^e, este hábil off.^{al} [...], João da Costa Ferr.^a tem sido m.^{to} útil nesta Capitania, não só ao serv.^o de S. Mag.^e, mas ao Publico. Tem ensinado a este Povo o modo de fazerem os seus Edificios com bom gosto, e menos despeza, ensinando igualm.^{te} os Pintores, tem derigido o modo de se calçarem as Ruas desta Cid.^e, e já m.^{tas} dellas estão acabadas, e ficarão excelentes, por estas rezões hé estimado até do Povo³¹⁸.

³¹⁶ *Idem*, p. 8.

³¹⁷ Para um estudo detalhado da atuação de João da Costa Ferreira no Real Corpo de Engenheiros em São Paulo, ver: 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.

³¹⁸ CARTA enviada pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 20 mai. 1790. In: *DIHCSP*, vol. 45, pp. 48-49, 1924.

No que diz respeito aos seus trabalhos cartográficos, sabe-se que os mapas manuscritos feitos por João da Costa Ferreira, especialmente os elaborados entre 1789 e 1793, estão entre os mais precisos feitos à época, pois contavam justamente com as informações astronômicas levantadas *in loco* pelos astrônomos e matemáticos que compunham a divisão de demarcação de limites enviados a São Paulo durante o governo de Lorena³¹⁹.

Para que se tenha uma ideia de como o trabalho de engenheiros-militares como Costa Ferreira era valioso para a administração colonial, basta observar que a despeito de ele ter solicitado permissão à Coroa para retornar a Portugal em mais de uma ocasião, jamais chegou a receber essa autorização, permanecendo à serviço da capitania ao longo do governo de diversos capitães-generais. Pouco após aposentar-se, Ferreira acabou falecendo na cidade de São Paulo, aos 25 de abril de 1822, onde foi sepultado na Igreja da Ordem Terceira do Carmo.

Daniel Pedro Müller e a formação de engenheiros práticos na própria capitania

Após o estabelecimento de um corpo de engenheiros, matemáticos e astrônomos em 1788, outros engenheiros passaram a ser mandados para a capitania de São Paulo. Em 1802, por exemplo, chegou Daniel Pedro Müller, um engenheiro-militar, recém-formado em Lisboa, que fora enviado como ajudante de ordens de Antônio José da Franca e Horta (1802-1811), o novo capitão-general nomeado para aquela capitania³²⁰. Müller chega à capital paulista em um contexto econômico marcado pela consolidação da cultura canavieira voltada para exportação. Se os engenheiros que o antecederam abriram o novo caminho para o Cubatão, dando vazão a um volume cada vez maior de gêneros vindos do interior da capitania, agora era necessário manter o caminho trafegável, planejar e executar os muitos melhoramentos demandados, sobretudo, pelas vilas açucareiras de serra acima. No campo das obras públicas, portanto, sua atuação orientou-se, em grande medida, para o atendimento de projetos atinentes à formação de novos engenheiros e ao desenvolvimento infraestrutura viária da capitania.

Nesse sentido, pode-se destacar a nomeação de Müller, em maio de 1804, como lente de uma “Aula de Dezenho”, cujo objetivo era o de formar alguns oficiais do corpo de artilharia

³¹⁹ Segundo o coronel Laurênio Lago, em 1815 foi encomendado a João da Costa Ferreira o levantamento da carta corográfica e hidrográfica da costa do mar da capitania, seus portos e bacias com todos os rios que dimanam da serra geral para vir no conhecimento das madeiras de construção e determinar os rios que deviam ficar para os cortes reais. Sua carta era “tão perfeita que os ingleses mandaram estampar depois de terem examinado sua exatidão”. Ver: Laurênio Lago. *Op. Cit.*, pp. 59-61.

³²⁰ Para um estudo detalhado sobre a atuação de Daniel Pedro Müller na capitania, depois província de São Paulo, ver: José Rogério Beier. *Artefatos de poder: Daniel Pedro Müller, a Assembleia Legislativa e a construção territorial da Província de São Paulo (1835-1849)*. 2015. 385 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

da capitania de São Paulo para atuarem, “com pequena despeza do Estado”, na construção de obras públicas ou no levantamento de cartas geográficas, como revela o trecho do ofício enviado pelo governador Franca e Horta ao então Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior, o Visconde de Anadia:

[...] Por estes estudos q. incessantemente hei de promover [matemática e filosofia], não só conseguirei ter Officiaes de Artilheria com os indispensáveis Conhecim.^{tos} q. lhe são próprios, mas ainda habilitar alguns com pequena despeza do Estado, para se formarem Officiaes Engenheiros, de q. há tanta precizaõ nesta Capitania, assim para a Construaõ de muitas obras publicas, como ainda p.^a levantar Cartas dela com a devida exaçaõ, evitando se a avultada despeza q. se faz em virem desse Reino; podendo segurar a V. Ex.^a q. alguns deles estão já em estado de bem trabalharem no Campo do dito Levantamento, porem faltaõ-lhe os Conhecimentos do Dezenho, de q. só agora posso estabelecer Aula, nomeando para Lente dela o meu ajudante de ordens Daniel Pedro Müller[...]³²¹.

Ao contrário do que ocorrera com o morgado de Mateus, a iniciativa do governador Franca e Horta em estabelecer aulas de matemática e desenho na capitania, ainda que destinadas apenas a um grupo de poucos militares da brigada de artilharia, resultou exitosa, já que logrou formar, efetivamente, alguns oficiais engenheiros na capital paulista³²².

Com a saída de Franca e Horta do governo em 1811, Müller deixa a função de ajudante de ordens e se integra oficialmente ao Corpo de Engenheiros da capitania, posição em que dirigiu diversas obras públicas em São Paulo, tais como a construção das pontes do Marechal e do Carmo, além da abertura da estrada do Piques (atual Rua da Consolação), que se estendia para fora dos limites da cidade e comunicava São Paulo com as vilas de Itu, Sorocaba e Porto Feliz, no quadrilátero do açúcar³²³.

Em 1819, durante o governo do último capitão-general de São Paulo, João Carlos Augusto de Oeynhausen (1819-1821), Müller foi nomeado Inspetor Geral das Estradas³²⁴. Trata-se de um esforço da administração colonial no sentido de implementar um sistema geral

³²¹ OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para João Rodrigues de Sá e Melo, Visconde de Anadia. 11 mar. 1804. In: *DIPHCS*P, São Paulo, vol. 94, p. 123, 1990.

³²² Casos, por exemplo, dos oficiais Rufino José Felizardo e José Marcelino Vasconcelos, cujos nomes constam na lista de alunos do dito curso e que, em março de 1805, foram examinados e aprovados por Daniel Pedro Müller para o exercício de suas funções. José Marcelino Vasconcelos, por exemplo, foi aprovado por Müller em primeiro lugar no curso de cálculo e, anos mais tarde, foi nomeado o primeiro diretor do Gabinete Topográfico de São Paulo. Já Rufino José Felizardo teve destacada atuação como engenheiro-militar da Capitania e foi o autor da primeira planta de São Paulo, levantada em 1810. Ver: CARTA escrita a S. A. R. em 6 de maio q se acha registrada no L.^o particular a fl. 35 v.^o. 06 mai. 1805. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 95, pp. 319-320, 1990.

³²³ Cf. José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, p. 46.

³²⁴ Nesse cargo, Müller atuou destacadamente na manutenção de estradas militares, bem como na conservação de estradas e pontes localizadas no interior da capitania, tais como as de Franca, Batatais, Casa Branca, Campinas, Itu, Porto Feliz e a estrada que ligava Piracicaba a Jundiaí. Ver: Carlos Oberacker Jr. *O movimento autonomista no Brasil*. Lisboa: Cosmos, 1977, pp. 35-38.

de caminhos, sob a direção de um engenheiro-militar (funcionário régio), na tentativa de controlar melhor os recursos da Fazenda Real destinados à manutenção dos principais eixos viários da capitania³²⁵.

Do ponto de vista da fiscalidade, ainda que não se observe uma mudança no modo de arrecadação dos tributos, que continuava sendo feita através dos contratos privados, essa tentativa de estabelecer um sistema geral de caminhos revela um movimento do capitão-general no sentido de investir a administração pública na gestão direta do sistema viário. Entretanto, sem jurisdição para coletar diretamente as taxas e tributos sobre a circulação pelos caminhos e, mais importante, destituído de autonomia para decidir livremente como investir a totalidade dos recursos arrecadados com esses impostos, Oeynhausien não logrou implementar o sistema de organização geral dos caminhos da capitania esboçado por essa época³²⁶.

Para além das destacadas atuações de João da Costa Ferreira e Daniel Pedro Müller, há registros de pelo menos outros sete engenheiros-militares atuando simultaneamente à serviço da capitania de São Paulo nas duas primeiras décadas do Oitocentos. Dois deles, José Marcelino Vasconcellos e Rufino José Felizardo e Costa, foram formados na própria capitania nas “aulas de desenho” ministradas por Müller. Outro engenheiro com atuação destacada foi o sargento-mor Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen, contratado pela Coroa para dirigir os trabalhos da fábrica de ferro de São João de Ipanema, nos arredores de Sorocaba. Além desses três, havia ainda o segundo-tenente José Joaquim de Abreu, José Antônio de Teixeira Cabral, Francisco Pedro Darbués Moreira e Luiz José Monteiro, completando uma lista com nove profissionais à serviço da Coroa, atuando não só no planejamento e execução de obras públicas, mas também na elaboração de mapas e estatísticas, na construção e manutenção de fortalezas e, até mesmo, na incipiente produção siderúrgica de São Paulo³²⁷.

³²⁵ Grosso modo, Oeynhausien pretendia estabelecer uma espécie de diretoria de obras públicas, na qual um inspetor geral das estradas (Daniel Pedro Müller), informado por inspetores particulares dedicados a cada via, se responsabilizaria pela classificação das principais vias provinciais, recomendando quais eram as prioridades de manutenção, bem como se havia a necessidade da abertura de novos caminhos. Para uma descrição do sistema de conservação e classificação das estradas paulistas, ver: Adolpho Augusto Pinto. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977, p. 19. [1ª. ed. 1903].

³²⁶ Vale lembrar que as províncias só passaram a ter o direito de tributar e decidir sobre o próprio orçamento muitos anos após a Independência, em meados da década de 1830, com a instituição das Assembleias Legislativas Provinciais, após as reformas implementadas pelo Ato Adicional de 1834, como se verá adiante.

³²⁷ Cf. Manoel da Cunha de Azeredo Sousa Chichorro. “Memoria em que se mostra o estado econômico, militar e político da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Ilm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, conde de Palma do Conselho de S. A. Real e do de sua real fazenda”. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil*, Rio de Janeiro, t. 36, parte 1, 1873, p. 207-208. Para uma relação dos engenheiros militares atuantes nas diferentes capitanias da América portuguesa, ver: Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno. *Desenho e Desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. São Paulo: Edusp, 2011, pp. 329-336.

A Coroa e o sistema de comunicações e de transportes

Essa breve reconstituição da atuação dos engenheiros militares na capitania de São Paulo entre 1788 e 1822 revela os esforços envidados pela Coroa em trazer esses profissionais e mantê-los à serviço da capitania por longos períodos. Mais ainda, dá a ver os investimentos feitos nas muitas tentativas de se formar um quadro de profissionais, ainda que práticos, para atuar no planejamento, construção e manutenção de obras públicas, com destaque para as estradas, pontes e aterros.

Para os objetivos que nos interessam mais diretamente neste capítulo, é relevante reter que essa atuação mais ativa da Coroa no planejamento, abertura e manutenção dos caminhos marca uma diferença pronunciada em relação àquela observada durante a primeira metade do Setecentos, quando a abertura dos principais eixos viários esteve a cargo das iniciativas de particulares e a Coroa buscava estimulá-los através da concessão de mercês, sesmarias, honrarias ou cargos.

A partir da década de 1790, portanto, os governadores, após serem cuidadosamente instruídos pela Coroa, foram tomando para a administração pública, cada vez mais, a responsabilidade pelo melhoramento da infraestrutura viária. Tratou-se, porém, de um processo lento, que ainda manteve por muitos anos a gestão da rede dos caminhos dependente do investimento de recursos de grandes proprietários, senhores de engenhos, senhores de escravos, donos de tropas e grandes negociantes, todos esses ligados, direta ou indiretamente, ao comércio do açúcar, como veremos a seguir ao reconstituir a história da Calçada do Lorena.

Com efeito, o controle do sistema viário pela administração só começou a se realizar muitos anos depois da Independência, quando, a partir das novas atribuições fiscais e orçamentárias, conferidas aos deputados das Assembleias Legislativas Provinciais pelo Ato Adicional de 1834, a província passou a contar com dotações contínuas e crescentes de recursos. A partir de então, a própria administração pública – e não mais os contratadores privados – se responsabilizou pela arrecadação das taxas impostas sobre a circulação de pessoas, mercadorias e animais pelos principais caminhos provinciais, reinvestindo esses recursos na manutenção e ampliação da infraestrutura viária, como se verá mais adiante neste capítulo.

Não se deve esquecer que a longa permanência desses profissionais na capitania, depois província de São Paulo, deu-se no âmbito do aprofundamento da crise geral do Antigo Sistema Colonial³²⁸. A presença desses engenheiros, bem como a dos naturalistas, mineralogistas e

³²⁸ Cf. Fernando Antônio Novais. O reformismo ilustrado luso brasileiro: alguns aspectos. In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, n. 7, 1984, p. 111.

astrônomos desde a década final do Setecentos, explica-se em razão das novas formas de articulação entre a Metrópole e suas colônias³²⁹. A atuação desses ilustrados orientava-se, sobretudo, na busca de ampliar a produção de excedentes através do desenvolvimento da agricultura e de sua infraestrutura de produção, incrementando os lucros para manter equilibradas as contas da Metrópole, como aponta José Jobson de Arruda³³⁰.

A Calçada do Lorena, cuja história passaremos a reconstituir brevemente nas próximas páginas, serve como um bom exemplo dessa nova forma de atuação da Coroa na capitania de São Paulo, pois foi justamente a partir do governo de Lorena que se introduziu, em definitivo, um corpo de engenheiros permaneceu por décadas à serviço dos governadores e capitães gerais paulistas para a execução dos projetos de desenvolvimento de seu comércio de exportação a partir do porto de Santos.

O Caminho do Açúcar

[...] mas é a partir da Calçada do Lorena que o caminho do mar se torna em caminho do açúcar.

Maria Thereza Schorer Petrone³³¹.

Dentre todos os melhoramentos viários realizados no último quartel do século XVIII, a Calçada do Lorena é, certamente, a mais conhecida e estudada pela historiografia³³². Trata-se de uma via pavimentada construída durante o governo de Bernardo José de Lorena, que ordenou que se refizesse o traçado, corrigisse a declividade e calçasse com pedras aproximadamente nove quilômetros do trecho de serra do antigo caminho de Cubatão, que ligava a cidade de São Paulo ao povoado homônimo, localizado no pé da Serra do Mar. O responsável por esta obra

³²⁹ Iris Kantor lembra-nos do papel desses profissionais na orientação das políticas reformistas tocadas pela administração colonial na América sob instrução dos projetos metropolitanos, exemplificando bem seu argumento a partir da famosa *Memória sobre os melhoramentos dos domínios da América*, de 1797, elaborada pelo então secretário de Estado dos Negócios e Domínios do Ultramar, d. Rodrigo de Souza Coutinho. Ver: Iris Kantor. Cultura cartográfica e gestão territorial na época da instalação da corte portuguesa. In: Lorelai Kury; Heloisa Gesteira (orgs.). *Ensaio de História das Ciências no Brasil: das Luzes à nação independente*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012, p. 247.

³³⁰ Cf. José Jobson de Andrade Arruda. O sentido da colônia: revistando a crise do antigo sistema colonial. In: José Tengarrinha (org.). *História de Portugal*. São Paulo; Bauru; Lisboa: Unesp; Edusc; Instituto Camões, 2002, pp. 167-185.

³³¹ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1968, p. 193.

³³² Para trabalhos dedicados exclusivamente à construção da *Calçada do Lorena* e seus impactos na economia e sociedade paulista dos séculos XVIII e XIX, ver: Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. 1994. 210 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994; 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.

foi o engenheiro-militar português, João da Costa Ferreira, que juntamente com o seu ajudante, Antonio Rodrigues Montezinhos, desenhou o novo traçado da via como se pode depreender da carta enviada por Lorena em maio de 1790 ao então secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro.

[...] Enginr.^o João da Costa Ferr.^a, q.^e até tem feito o serv.^o de M.^e da Obra, com o mayor Zello, Economia, e Activid.^e, este hábil off.^{al} tendo debaixo das suas Ordens o Ajud.^e Enginr.^o Ant.^o Roiz Montezinhos andão concluindo o Cam.^o da Serra do Cubatão, obra da mayor import.^a p.^a o Comercio, e p.^a aum.^{to} da R.^l Faz.^{da} pela mayor frequencia de passages a bem do Contracto do Cubatão de Santos³³³.

Além de indicar os principais engenheiros envolvidos na execução da obra, o trecho acima importa por revelar o argumento empregado pelo governador para justificar ao Secretário de Estado a execução da obra, qual seja, o aumento do comércio e, principalmente, da arrecadação da Coroa pela maior circulação de pessoas, animais e mercadorias na passagem de Cubatão, onde os direitos reais eram cobrados.

A inauguração da Calçada do Lorena em 1792 permitiu o emprego definitivo de cavalos e tropas de muares que passaram a percorrê-lo em menor tempo e maior segurança do que no caminho trilhado por índios do período anterior. Ainda que o tráfego por esta via tenha permanecido difícil, acessível apenas às bestas, representava o primeiro grande avanço técnico a transformar a natureza ao ponto de acrescentar a ela um “um sistema de engenharia”³³⁴, para retomarmos aqui a ideia com a qual introduzimos este trabalho.

Não se trata de coincidência, portanto, que na carta enviada por Lorena ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, comunicando a conclusão e abertura do caminho em fevereiro de 1792, o governador paulista chame atenção, justamente, para a largura da nova via, destacando a comodidade de se poder passar tropas de bestas nos dois sentidos do caminho:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r. Está finalm.^{te} concluído o Caminho desta Cid.^e até o Cubatão da V.^a de S.^{tos}, de sorte q^o até de noite se segue viagem por ele, a serra he toda calçada, e com largura p.^a poderem passar Tropas de Bestas encontradas sem pararem; o Pessimo cam.^o antigo, e os princípios [sic] da Serra bem conhecidos, erão o mais forte obstáculo contra o commercio, como agora se venceo, tudo fica fácil³³⁵.

³³³ CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 20 mai. 1790. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 45, p. 48, 1924.

³³⁴ Milton Santos; Maria Laura Silveira. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006, p. 21. [1ª ed. 2001].

³³⁵ OFÍCIO do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 15 fev. 1790. In: *DIHCSP*, vol. 45, p. 70, 1924.

Quanto aos recursos utilizados para construir a estrada, Lorena esclarecia que havia estabelecido um acordo com os tropeiros segundo o qual estes iriam pagar uma “pensão” de 40 réis por besta e 120 réis por cabeça de gado até a “satisfação da quantia total”:

A Penção q.^e ficção pagando os Tropeiros até a satisfação da quantia total he quarenta reis por Besta, e cento e vinte reis p.^r cada cabeça de Gado, nem sentem encomodo algum, p.^r q.^e ainda mais de q.^e pagão terão de avanço nas mayores cargas, com q.^e agora pela facilida.^e do Caminho podem as Bestas. [...] A Import.^a da Obra, e o Dinr.^o q.^e tem sido restituído ao cofre dos Auzentes se vê na Certidão n.^o 2, onde iguالم.^{te} se mostra o q' falta p.^a satisfazer o empréstimo³³⁶.

Para além da contribuição dos tropeiros, o excerto informa ainda que boa parte da obra foi paga com recursos de um empréstimo realizado por Lorena junto ao “cofre dos Auzentes³³⁷”, o qual, como ele próprio informava, já estava restituindo à Fazenda Real. Essa menção à restituição dos valores explica-se, pois antes mesmo de a estrada ter sido concluída, a própria rainha, d. Maria I, insatisfeita com a decisão arbitrária de Lorena em retirar de sua “Real Fazenda” os recursos necessários para a execução da obra, ordenava-lhe a devolução imediata do montante total que havia sido retirado³³⁸.

A resposta de Lorena, porém, foi dada apenas dez meses após a inauguração da estrada, como se pode ver pela correspondência enviada à Mesa de Consciência³³⁹, datada de 1º de

³³⁶ OFÍCIO do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 15 fev. 1790. In: *DIHCSP*, vol. 45, p. 71, 1924.

³³⁷ Como informa Angélica Camargo, “a Provedoria dos Defuntos e Ausentes foi criada em 13 de dezembro de 1613, com a função de arrecadar, administrar e conhecer todas as causas tocantes aos bens dos defuntos e ausentes que não deixassem procuradores nomeados em seus testamentos. Trata-se de uma instituição administrada por funcionários da Coroa”. Ver: Angélica Ricci Camargo. “Provedor/Provedoria dos defuntos e ausentes”. In: Dilma Cabral (coord.). *Dicionário da administração pública brasileira: período colonial*. Disponível em: <https://cutt.ly/pzHTrDL>. Acesso em: 14 mar. 2021.

³³⁸ Em maio de 1791, depois de ter sido informada pelo Provedor dos Ausentes de Santos que Lorena havia tomado esse dinheiro, a rainha d. Maria I determinou que se enviasse um ofício ao governador de São Paulo reprovando veementemente sua decisão em ignorar os regimentos reais, independentemente da importância que a obra pudesse ter, e que o mesmo deveria “logo restituir ao Cofre o dinheiro dos Auzentes que com violência se mandou buscar; mostrar justas as Contas do Almojarifado, e pagar a Minha Real Fazenda com audiência do Thezoureiro [...] e pelo referido Tribunal espero me informeis de haverdes dado execução [...]”. Ver: CARTA enviada pela rainha, d. Maria I, ao governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena. 9 mai. 1791. In: *DIHCSP*, vol. 45, pp. 76-78, 1924.

³³⁹ Criada em Portugal em 1532, a Mesa da Consciência e Ordens “tinha por atribuição o aconselhamento do rei sobre as matérias que tocassem a ‘obrigação de sua consciência’”. A Mesa possuía uma série de atribuições, como a tutela espiritual e temporal das ordens militares, a tutela das provedorias e mamosteiros dos cativos e dos defuntos e ausentes, o governo da Casa dos Órfãos de Lisboa, o provimento e governo das capelas de d. Afonso IV e d. Beatriz, o provimento das mercearias dos reis e infantes passados, a administração do Hospital Caldas e de outros hospitais, gafarias e albergarias de proteção real, a superintendência da administração da universidade, o provimento dos ofícios relativos às repartições que tutelava, bem como das terras das ordens, o governo espiritual das conquistas e todos os assuntos que tocassem a consciência do rei. Ver: Dilma Cabral. “Mesa da Consciência e Ordens”. In: Dilma Cabral (coord.). *Dicionário da administração pública brasileira: período colonial*. Disponível em: <https://cutt.ly/KzHFZyW>. Acesso em: 14 mar. 2021.

dezembro de 1792, na qual o governador informava haver restituído o valor total que havia tomado de empréstimo da Provedoria dos Ausentes de Santos:

Senhora = Continuando a dar execução á Ordem Regia de 9 de Mayo de 1791, Ponho na Prez.^a de V. Mag.^e o conhecimento incluzo, em forma de recibo do Thezour.^o da Provedoria dos Auz.^{tes} de Santos, pelo qual se mostra estar inteirado o Cofre respectivo pela Junta da R.^l Fazenda desta Capitania da quantia de dois contos oito centos vinte mil cento setenta e hum reis, que tanto havia tomado de empréstimo p.^a a factura do Cam.^o de São Paulo p.^a Santos³⁴⁰.

O valor de aproximadamente três contos de réis restituídos por Lorena à Provedoria dos Ausentes dá apenas uma ideia geral dos custos envolvidos em torno da obra³⁴¹. Ainda que este, certamente, não tenha sido o valor total dos gastos empreendidos na execução dessa obra, a controvérsia em torno do dinheiro emprestado junto ao “Cofre dos Ausentes” interessa-nos, pois revela um processo de transição no modo como a administração colonial estava passando a participar na realização das obras públicas em São Paulo. Ainda que se pese a decisão de Lorena em tomar emprestado o dinheiro da Fazenda Real como arbitrária, o fato é que a Coroa acabou por arcar com os custos diretos de execução daquela obra³⁴².

Mesmo depois de pronta, Lorena teve que agir ativamente para garantir a conservação do caminho. Em outro trecho do ofício em que comunicava ao Secretário de Estado a inauguração da estrada, vê-se como ele buscou garantir os recursos para a manutenção da via durante os próximos anos:

[...] Foime igualm.^{te} preciso cuidar na conservação do mesmo Caminho p.^a sempre, e tendo persuadido primr.^o as Camaras das V.^{as} a quem pelo seguirem continuadam.^{te} devia pertencer o concerto, obrigouse a Camara desta Cid.^e, com as outras de Serra

³⁴⁰ CARTA do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, a Mesa da Consciência. 01 dez. 1792. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 45, p. 81, 1924.

³⁴¹ Para se ter uma base comparativa, o capitão-general Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782), cujo governo havia terminado seis anos antes da chegada de Lorena à capitania, ordenou que se fizesse uma grande reforma no antigo caminho que ligava São Paulo a Cubatão em 1781. Nesta obra empregou a quantia de 2:688\$905 réis, que arrecadou a partir de contribuições ou “donativos gratuitos” das Câmaras da cidade de São Paulo e, ainda, das vilas de Itu, Atibaia, Sorocaba, Parnaíba, Jundiá, Mogi Mirim e Mogi Guaçu. Valores bastante aproximados daqueles que Lorena pegou emprestado do Cofre dos Ausentes. Observe-se, porém, que o dinheiro empregado por Saldanha foi utilizado para reformar uma trilha, sendo a maior parte dos recursos investidos na construção de pontes de madeira, enquanto a obra entregue por Lorena exigiu obras de terraplanagem, a planificação de um novo traçado em ziguezague, a construção de parapeitos e muros de arrimo, além do calçamento da via com pedras e a feitura de novas pontes, pois aquelas feitas por Saldanha já estavam arruinadas em menos de uma década de uso. Ver: CARTA do capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, sobre os concertos que se fizeram na estrada para Santos que ficou obra perfeita. 12 nov. 1781. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 43, pp. 393-394, 1903.

³⁴² Isso para não mencionar os custos relativos ao pagamento dos soldos dos funcionários que trabalharam na própria construção do caminho, casos de, pelo menos, João da Costa Ferreira e Antonio Rodrigues Montezinho. Para além desses, sabe-se ainda que Lorena empregou largamente a mão-de-obra indígena, cujos jornais eram pagos com recursos da capitania, como bem informou Benedito Lima de Toledo. *Op. Cit.*, pp. 109-110.

acima, a conservarem bom o Cam.^o até ao Pico da Serra [...] e a da V.^a de Santos a Cuidar na Serra desde o Cubatão até o Pico³⁴³.

O ponto que nos parece importante fixar nesse excerto é a atuação do principal representante do poder régio na capitania junto aos donos de tropa, senhores de engenho e grandes negociantes da capitania, que perfaziam a maioria dos membros das Câmaras Municipais. Esses excertos exemplificam bem a atuação dos capitães gerais no sentido de costurar aquela aliança entre a Coroa e os distintos setores das elites locais da qual tratamos na seção anterior. É bem verdade que Lorena não foi o primeiro, antes dele vimos como o morgado de Mateus e Martim Lopes Lobo de Saldanha também atuaram nesse sentido.

Para os objetivos que procuramos destacar neste capítulo, importa perceber que a construção da Calçada do Lorena marca um momento em que a administração colonial passa a assumir um papel cada vez maior no planejamento, execução e manutenção dos caminhos do sistema viário da capitania. A despeito de sua atuação – e dos seus sucessores – não ter sido uniforme no atendimento dos principais eixos do sistema viário, todos eles acabaram por priorizar as vias que julgaram mais apropriadas para a satisfação dos interesses da Coroa no incremento do comércio e, não menos importante, da arrecadação fiscal sobre a circulação de pessoas, animais e mercadorias.

Nesse sentido, se observamos esse problema pelo ângulo da fiscalidade, percebemos que a Coroa, ao responsabilizar os funcionários régios pela construção dos novos caminhos, se livrou do encargo de dividir os valores arrecadados com os tributos de passagem com os abridores de caminho, como ocorreu durante a primeira metade do século XVIII³⁴⁴. Ainda que o modo de arrecadar tenha permanecido na mão dos contratadores³⁴⁵, esta foi uma mudança significativa no lento processo de transformação no modo de arrecadação dos tributos de

³⁴³ OFÍCIO do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 15 fev. 1790. In: *DIHCSP*, vol. 45, p. 71, 1924.

³⁴⁴ Como destacamos no primeiro capítulo, tanto o *Caminho do Sul* quanto o dos *Goyazes*, abertos por Cristóvão Pereira de Abreu e Bartolomeu Bueno da Silva, respectivamente, renderam a eles e seus herdeiros, por décadas a fio, partes significativas da arrecadação fiscal levantada com a circulação de pessoas, animais e mercadorias pelos ditos caminhos. No caso do *Caminho do Sul*, por exemplo, Roberto Simonsen informa que nada menos que 35% do valor arrecadado por cada mula vinda dos campos do Sul eram pagos para a satisfação dos chamados “direitos da casa doada”, outorgados em favor de quem abria o caminho. Ver: Roberto C. Simonsen. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. Brasília: Senado Federal, 2005, p. 230. [1^a ed. 1937].

³⁴⁵ Os contratadores eram agentes privados contratados pela Coroa para coletarem os principais tributos. Segundo Wilma Costa, tratava-se de grandes comerciantes, muitos deles traficantes de escravos, que arrematavam, no Erário Régio, o direito de arrecadar certos tributos, em locais específicos, pagando antecipadamente à Coroa um valor estimado pelo imposto. Ver: Wilma Peres Costa. A fiscalidade e seu avesso: centro e províncias na constituição da estrutura fiscal brasileira na primeira metade do século XIX. In: Cláudia Maria das Graças Chaves; Marco Antonio Silveira (orgs.). *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argumentum, 2007, p. 132.

circulação pelos principais caminhos da capitania³⁴⁶. O aumento da circulação proporcionado pelo novo caminho permitiu que a Coroa negociasse o arremate do contrato de passagem daquela via por valores cada vez maiores entre 1790 e 1810, como já destacamos no gráfico 6.

No que diz respeito à recepção da Calçada do Lorena por seus coetâneos, chama atenção que ela já era celebrada antes mesmo de sua inauguração, tendo sido motivo de entusiasmados agradecimentos e homenagens, como se pode ver pela carta enviada por membros da Câmara Municipal de São Paulo ao capitão general Bernardo José de Lorena em 1790, para agradecê-lo pelas “obras de ornato” que vinha fazendo na cidade e, principalmente, por aquela referente ao “primeiro canal de seu comércio”:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr^o. O povo desta Cid.^e hoje contantarezão se glorea de ter a V. Ex.^a por Alma Illustre, acada canto não cessa de repetir-lhe onome amado apontando com o dedo as magníficas obras de Ornato, esegurança comq.^e o seu gênio verdadeiramt.^e eroico tem caprixado de enobrecela, sendomeditadas, equaze ahum tempo concluidas, eprincipalmt.^e aquella do primr.^o Canal de seu Comercio, q.^e V. Ex.^a acaba dessegar-lha terraplanando, e calçando-lhe a Serra mais bravia intrazitavel q.^e anatureza lhepos como barreira impenetrável dividente dasua tão precisa Marinha³⁴⁷.

Em reconhecimento às obras de terraplanagem e calçamento da estrada, os membros da Câmara de São Paulo propuseram homenageá-lo com um monumento em “mármore nativo” a ser colocado no alto daquela “serra bravia [e] intranzitável”, com uma inscrição (em latim) na qual o caminhante pudesse ler o “sempre Illustre e Amavel nome de V. Ex.^a, e concebendo a clara ideya do beneficio, leve também consigo a da nossa gratidão e reconhecimento”³⁴⁸.

Não foram apenas os membros da Câmara que enviaram a Lorena cartas entusiasmadas contendo boas impressões acerca da nova estrada, mas também um ilustre caminhante que a trilhou poucos dias após a sua inauguração. Em correspondência enviada de Santos, aos 6 de março de 1792, o frei Gaspar da Madre de Deus (1715-1800) felicitava o governador Bernardo José de Lorena pela inauguração do novo caminho³⁴⁹.

³⁴⁶ No já mencionado artigo em que estuda o tema da fiscalidade e o modo como ela se desenvolveu no Brasil durante a primeira metade do Oitocentos, Wilma Costa aponta para a atenção que o historiador da economia deve ter à lenta transformação nos modos de arrecadação dos impostos, pois trata-se de uma importante dimensão para a compreensão dos processos fiscais. Ver: Wilma Peres Costa. *A fiscalidade e seu avesso... Op. Cit.*, p. 128.

³⁴⁷ CARTA da Câmara da Cidade de São Paulo ao capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena. 22 set. 1790. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 46, p. 343, 1924.

³⁴⁸ A inscrição que pretendiam talhar no monumento em mármore era: “*Illustrissimus ac Excellentissimus Dux Generalis Bernardus Jozephus de Lorena, Hanc asperrimam. Et, impraticabilem, ante Viam Munive: Quam obrem, Intanti Nominis memoriam Senatus Paulo politanus Signum Ere. Ano Domine 1790*”. Ver: CARTA da Câmara da Cidade de São Paulo ao capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena. 22 set. 1790. In: *DIHCSP*, São Paulo, v. 46, pp. 343-344, 1924.

³⁴⁹ Ao publicá-la na *Revista do IHGSP*, em 1939, Affonso Taunay dava conta de que esta carta do Frei Gaspar da Madre de Deus era inédita até aquele momento e que ela fazia parte do códice 643 da coleção pombalina, disponível na Biblioteca Nacional de Lisboa, fls. 340. Ver: Affonso de Escragnolle Taunay. “Um inédito de Frei Gaspar da Madre de Deus”. In: *Revista do IHGSP*, São Paulo, vol. 36, pp. 7-26, 1939.

Illmo. Exmo. Snr. Vou aos pés de V. Ex.^a beijar-lhe as mãos agradecido pelo gesto que me occasionou com seu preceito; e tambem a lhe manifestar o juízo que formo do utilíssimo, e excellente concerto, novamente executado na Serra por ordem de V. Ex.^a [...] Desculpa merece a minha incredulidade preterita; porquanto depois de se ter concertado a Serra três vezes no dilatado curso da minha vida, e sempre pelo mesmo estilo, com pouca differença, não deveia eu esperar, o que nunca passou pelo pensamento de pessoa alguma que se havia de ver. Se eu não tivera certeza, de que me conduziam pelo caminho de S. Paulo, não havia de acreditar, que a Serra é a mesma por onde eu havia feito seis viagens³⁵⁰.

Guardado o visível exagero nos elogios feitos ao governador, fica evidente que o caminho mandado fazer por Lorena havia se transformado a tal ponto de Gaspar da Madre de Deus dizê-lo irreconhecível até para ele, que tanto já havia subido e descido pela antiga trilha. Mais adiante, explicita suas impressões acerca do novo caminho:

[...] Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga, e se desce com segurança. Evitou-se a aspereza do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados juntos aos despenhadeiros se desvaneceu a contingencia de algum precipício. [...] Por meio de canaes se preveniu o estrago, que costumavam fazer as enchurradas; e foram abatidas as arvores que impediam o ingresso do sol, para se conservar a estrada sempre enchuta, na qual em consequência destes benefícios já se não vêem atoleiros, não há lama, e se acabaram aquelles degraus terríveis³⁵¹.

Aqui vê-se o beneditino relacionando o que achou de mais impressionante na obra para, em seguida, reafirmar sua admiração, apontando que tanto ele, como outros cronistas do Setecentos – Simão de Vasconcelos e Basílio da Gama – acabariam passando por mentirosos por haverem considerado o antigo caminho de Cubatão como um dos piores da América.

[...] Numa palavra, desconheci a Serra, tendo por certo, que os Vasconcellos, os Bazilios, eu e todos quantos descreveram, havemos de ser reputados mentirosos, por quem ler as nossas Historias, depois de ver a Serra no estado em que ella agora se acha³⁵².

Com efeito, a Calçada do Lorena causou tal impressão em homens como Gaspar da Madre de Deus, pois introduzia técnicas vistas apenas na Europa. Além do novo traçado em ziguezague, para evitar o acentuado aclive e os “degraus terríveis”, João da Costa Ferreira e seu ajudante, Antonio Rodrigues Montezinhos, empregaram uma técnica ainda desconhecida nas estradas da capitania: a pedra³⁵³. Como informa Benedito de Toledo, esta foi usada não só na pavimentação do caminho, mas também nos parapeitos e nos canais às margens da estrada para

³⁵⁰ *Idem*, p. 21.

³⁵¹ *Idem*, p. 22.

³⁵² *Idem. Ibidem*.

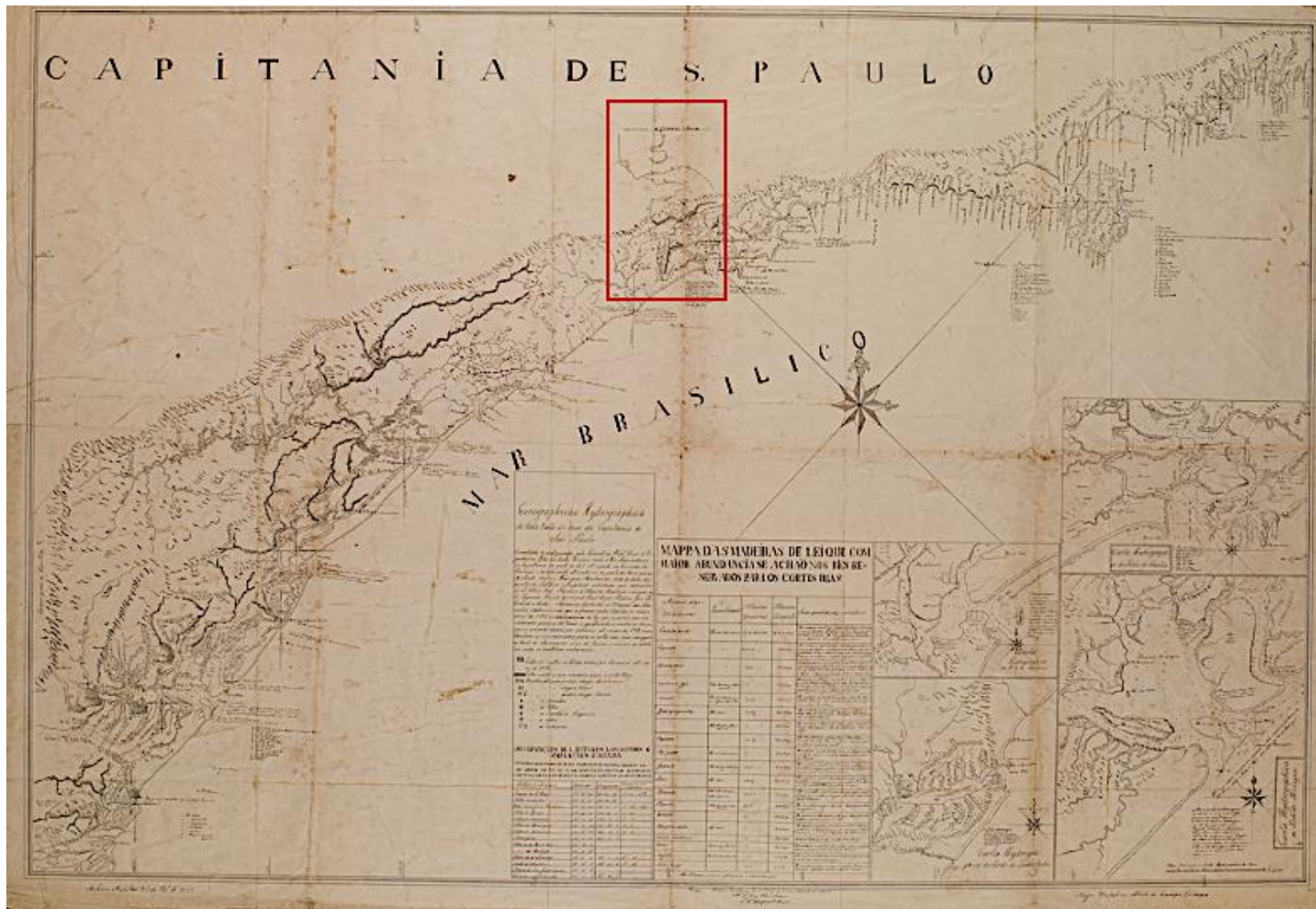
³⁵³ Cf. Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira*. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981, p. 105.

evitar os danos provocados pelas enxurradas³⁵⁴. Tais melhorias, somadas ao alargamento da via, converteram o antigo caminho em uma estrada plenamente trafegável pelas tropas de muares nos dois sentidos.

Uma das cartas enviada por Lorena ao secretário de Estado da Marinha e do Ultramar comunicando a inauguração do novo caminho dava conta de que, anexada àquela correspondência, seguia um mapa da estrada, registrando a topografia da região e delineando os locais exatos, pontes e aterros que o caminho atravessava entre São Paulo e o povoado de Cubatão. Esse documento, porém, jamais foi localizado. Entretanto, há um registro cartográfico da Calçada do Lorena, feito por volta da época de sua inauguração, levantado justamente pelo corpo de engenheiros, astrônomos e matemáticos da capitania entre 1789 e 1793: trata-se da *Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo*, cuja representação é apresentada no *mapa 11*, com destaque para o trecho da Calçada do Lorena, o qual editamos para formar o *mapa 12*, reproduzido logo na sequência.

³⁵⁴ *Idem. Ibidem.*

Mapa 11: *Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo* (1789-1793).



Fonte: João da Costa Ferreira; Antonio Rodrigues Montesinho; Francisco d'Oliveira Barbosa; Rufino José Felizardo e Costa. *Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo*. Cópia por Umbelino Alberto de Campo Limpo. 1867. 1 mapa. ms. 67 x 100 cm. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista-USP, São Paulo. [Original de 1789-1793].

Mapa 12: Detalhe da Calçada do Lorena em *Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo* (1789-93).



Fonte: Destaques elaborados pelo autor sobre o mapa de João da Costa Ferreira; Antonio Rodrigues Montesinho; Francisco d'Oliveira Barbosa; Rufino José Felizardo e Costa. *Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo*. Cópia por Umbelino Alberto de Campo Limpo. 1867. 1 mapa. ms. 67 x 100 cm. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista-USP, São Paulo. [Original de 1789-1793].

Ainda que se tenha perdido o mapa topográfico do caminho mencionado por Lorena, o detalhe da representação da Calçada do Lorena contido no mapa acima já nos dá uma boa ideia das dificuldades do empreendimento enfrentadas pelo corpo de engenheiros e demais trabalhadores envolvidos na obra. Para além dos desafios impostos para o calçamento do caminho, as pontes para a transposição dos rios que o caminho cruzava eram objetos de constante manutenção. Pode-se dizer o mesmo em relação aos terrenos alagadiços localizados entre o rio do Cubatão e o trecho fluvial do percurso até Santos.

Destarte, a conversão do antigo caminho trilhado por indígenas em uma estrada de tropas pode ser considerada a primeira grande transformação técnica no sistema de comunicação e transportes no trecho de serra entre Santos e São Paulo desde os tempos de Martim Afonso de Sousa e do padre José de Anchieta. Sem uma estrada que fosse capaz de suportar, ao menos, o tráfego das tropas de muares em substituição aos carregadores indígenas, ficariam inviabilizados o transporte dos volumes cada vez maiores de açúcar que passaram a ser enviados desde as áreas produtoras, localizadas serra acima, como dão a ver os dados compilados na *tabela 2*.

Tabela 2: Volumes de açúcar (em arrobas) produzidos pelas vilas de serra acima (1793-1799).

Produção de açúcar por: Vilas	Anos						
	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799
Itu	35.394	43.452	44.940	51.479	61.940	64.611	73.506
Ararituaba/Porto Feliz	1.580	2.630	3.955	12.170	15.210	19.310	30.672
Campinas/São Carlos	1.790	2.330	3.989	6.246	10.086	15.303	16.875
Sorocaba	1.880	1.630	2.440	4.390	5.218	6.571	5.738
Jundiá	700	1.600	1.616	2.660	2.834	2.820	4.750
Mogi Mirim	14	140	362	909	1.528	2.597	3.528
Freg. Piracicaba	0	0	200	340	550	700	1.922
Total Geral	41.358	51.782	57.502	78.194	97.366	111.912	136.991

Fonte: Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada... Op. Cit.*, p. 117.

Uma análise dos números apresentados nessa tabela revela um aumento em mais de 300% na produção açucareira entre 1793-99. Mais que isso, também mostra um crescimento contínuo na produção das freguesias de Campinas e Piracicaba, indicando como a abertura da Calçada do Lorena foi importante para a expansão e consolidação da lavoura canavieira nesses núcleos urbanos. Não por acaso, as freguesias de Campinas e Ararituaba foram elevadas à categoria de vilas no ano de 1797, quando então passaram a assumir os nomes de São Carlos e Porto Feliz, respectivamente.

Não cabe exagero algum, portanto, em se estabelecer uma estreita relação entre a abertura da Calçada do Lorena em 1792, e o aumento da produção açucareira nas vilas de serra

acima nos anos subsequentes. Mais ainda, é possível afirmar que os números apresentados na *Tabela 1* evidenciam o avanço da fronteira econômica da capitania em direção ao Oeste, para além da vila de Jundiá, rumo à nova vila de São Carlos e à freguesia de Piracicaba³⁵⁵. As novas técnicas construtivas, utilizadas para pavimentar o caminho que ligava a região do planalto ao litoral santista, permitiram a substituição do modo de transporte mercantil empregado ali até então. Como resultado, observa-se a redução dos custos de frete desde as zonas produtoras até o porto de Santos, estimulando a abertura de terras virgens no Oeste, com seus grandes estoques de florestas para queimar nos fornos, e o desenvolvimento da economia açucareira na região³⁵⁶.

O ponto que nos parece importante fixar é que esse avanço da fronteira econômica paulista em fins do século XVIII não pode ser desassociado da introdução de novas tecnologias. Se esta última não ocorreu nos métodos agrícolas, como apontam Francisco Luna e Herbert Klein, ela se deu de forma consistente, a partir da última década do Setecentos, nas técnicas de construção da rede viária e na substituição sucessiva dos meios de transporte mercantil por modalidades cada vez mais eficazes³⁵⁷.

Nesse sentido, é importante ter em conta que os melhoramentos promovidos nos sistemas de comunicação e de transporte não pararam no governo de Lorena. Seus sucessores continuaram a se preocupar com a conservação dos caminhos que ligavam as vilas açucareiras até Cubatão. Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, de quem tanto se falou na primeira seção deste capítulo, ordenou que o dito caminho fosse melhorado desde São Paulo até a raiz

³⁵⁵ Como já destacamos no primeiro capítulo, José de Souza Martins diferencia fronteira demográfica de econômica ao tratar do processo de ocupação territorial da América portuguesa. Enquanto a *fronteira demográfica* é impulsionada por uma “frente de expansão” movida por populações ainda não incluídas em uma economia de mercado, a *fronteira econômica* é impulsionada por uma “frente pioneira” trazendo consigo os agentes da modernização. Ver: José de Souza Martins. “O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente expansão e da frente pioneira”. In: *Tempo Social. Rev. Soc. USP*. São Paulo, n. 8, v. 1, p. 31, mai. 1996.

³⁵⁶ Ainda que o planejamento da Calçada do Lorena tenha se iniciado em 1789-90, não se deve olvidar que o desenvolvimento da lavoura canavieira paulista na última década do século XVIII foi impulsionado pela alta dos preços do açúcar no mercado internacional em decorrência da quebra da produção antilhana em 1791. Tal conjuntura resultou no crescimento da economia açucareira no Rio de Janeiro que, por sua vez, demandava quantidades crescentes do doce para atender as demandas do exterior. O preço se elevou a patamares tão altos que, após a abertura da Calçada do Lorena, estimulou o aumento da produção nos engenhos que já existiam, a partir da ampliação das terras e da força de trabalho, bem como a formação de novos engenhos localizados em núcleos mais afastados do porto santista, como eram os casos de São Carlos e Piracicaba.

³⁵⁷ Buscando justificar o grande aumento da mão-de-obra africana em São Paulo nas décadas finais do Setecentos, Francisco Luna e Herbert Klein argumentam que esses escravizados começaram a afluir em maior número à capitania paulista em razão do desenvolvimento da agricultura exportadora açucareira. No entanto, afirmam que tal crescimento só foi possível a partir da “abertura de terras virgens [...], e não a introdução de nova tecnologia”. Referiam-se, sobretudo, a novas tecnologias agrícolas. Entretanto, entendemos que não se pode pensar na abertura das novas terras para exploração agrícola, especialmente aquelas voltadas à exportação, sem se levar em conta os meios de escoamento da produção realizada nesses novos espaços econômicos. Ver: Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Edusp, 2005, p. 20.

da serra. Mais que isso, determinou o calçamento da praça de Cubatão, bem como a construção de ranchos nas margens dos caminhos que vinham das vilas açucareiras de Itu, Porto Feliz e São Carlos, visando abrigar os tropeiros e guardar o açúcar, cujo preço desvalorizava muito em razão da deterioração por exposição à umidade.

A falta de Ranchos a onde se recolhão os assucares de noite, ou nas occazioens de chuva tem sido hum grande estorvo ao Comercio. Os assucares com umidade abatem de valor, e esta hé huma das grandes cauzas do descredito em que está o assucar das Villas de Itú, São Carlos, e outras que vão pela Villa de Santos. Este mal está remediado, pois que se tem no meu tempo principiado a construir Ranchos como se vé da planta, em os quaes já recolhem os Conductores as suas cargas, livres de perigo, e cada Rancho está cituado ao pé de hum Ribeiro, e de hum pasto aonde ficão as Bestas e tem sempre ao pé hum morador, que serve, como de guarda do Rancho³⁵⁸.

E mais adiante:

[...] Este assucar no engenho e mesmo aqui na Cidade chega tão branco, e puro como o melhor do Rio, porem na condução para Santos, pela umidade que recebe pelo caminho, e a que recebe em a Villa de Santos, athé se encaixar, abate de forma de ponto que o assucar fino apenas chega ao Rio como assucar redondo. A má forma da condução feita em jacazes, ou canastras, muito mal forradas, de fino quazi sempre pouco seco, faz que elle participe muito da humidade da Atmosfera, e não há outro meio, senão o de estabelecer que os conductores tenham pequenas caixas de condução forradas de coiro, e de huma certa medida, como as que aqui se uzão para viagem, e a que chamão canastra³⁵⁹.

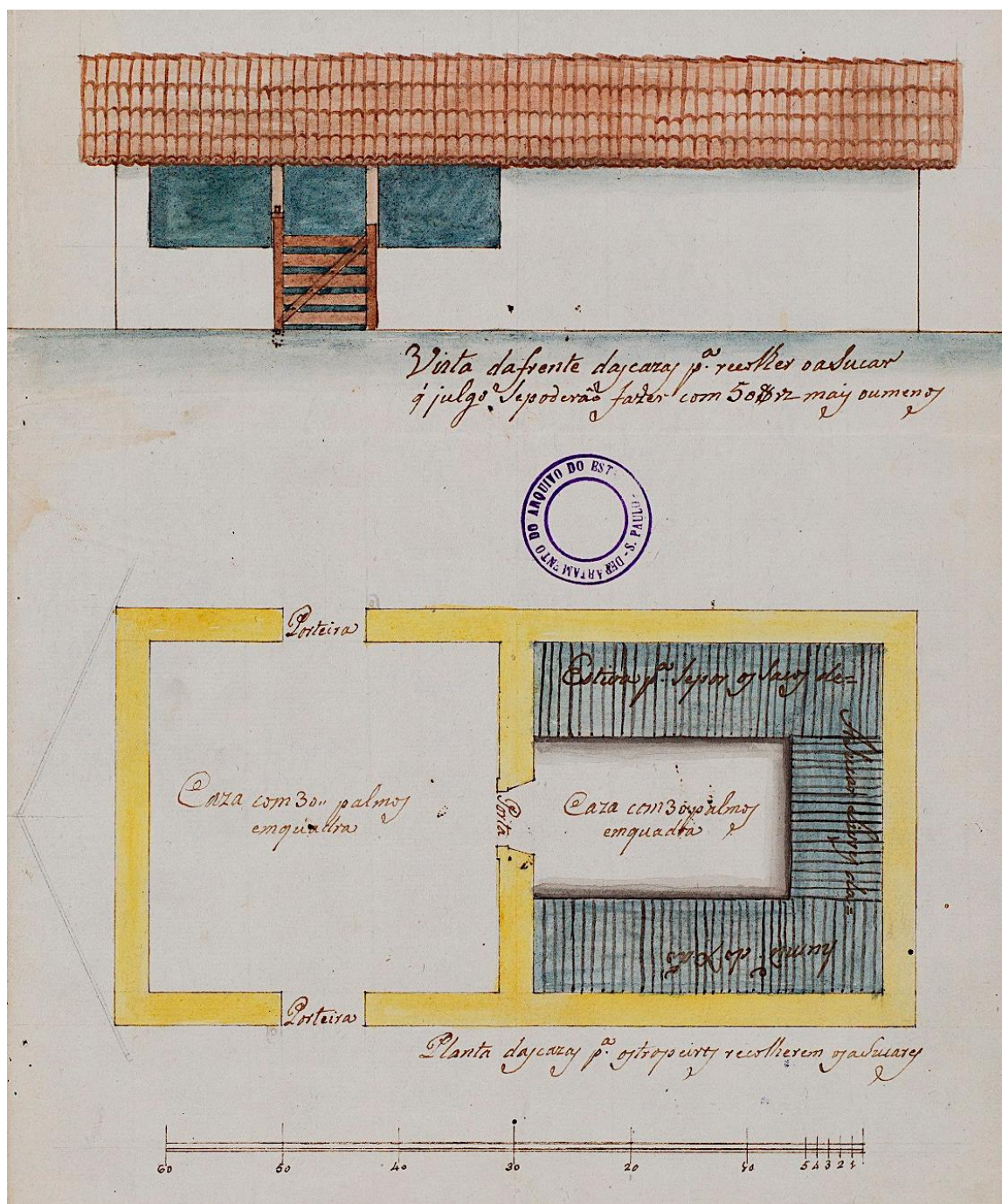
Os excertos acima deixam evidente que, para Castro e Mendonça, uma das razões pela má qualidade e reputação do açúcar paulista tinha relação com os caminhos desde as vilas açucareiras até o porto de Santos, razão pela qual determinou a construção dos ranchos em suas margens. Sobre essas instalações, ele menciona uma planta que seguiu junto com sua *Memória sobre a comunicação da Vila de Santos com a cidade de São Paulo*, mas esta não foi anexada na publicação dos *Documentos Interessantes*. Entretanto, Maria Thereza Petrone publicou em 1969 um breve artigo, na *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, no qual traz não só a dita planta, reproduzida na *figura 5*, a seguir, mas também uma relação dos lugares em que se deviam construir os tais ranchos³⁶⁰.

³⁵⁸ MEMÓRIA sobre a comunicação da Villa de Santos com a cidade de S. Paulo, assim por mar como pelo caminho projectado por Terra, e sobre o principal comercio que há, com a Europa, e os Portos d'America por esta Via. 31 jan. 1799. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 29, pp. 114-115, 1899.

³⁵⁹ *Idem*, p. 121.

³⁶⁰ Maria Thereza Schörer Petrone. Um documento sobre os ranchos das estradas paulistas nos fins do século XVIII. In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 6, p. 177-181, 1969.

Figura 6: Fachada e planta de rancho a ser construído nas margens dos caminhos em que os condutores levavam o açúcar desde as vilas de Itu e Porto Feliz a vila de Santos.



Fonte: Vicente da Costa Taques Goes e Aranha. Relação dos lugares em que se devem fazer os Ranchos para repouso dos condutores de asucares da Vila de Itú até o Porto de Santos. 1797. Nanquim colorido com aquarela em papel trapo. 44 x 35 cm. Coleção APESP, TC, 14-2-6.

O documento é assinado pelo então capitão-mór da vila de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, com data de 18 de julho de 1797. Como aponta Petrone, “foram os condutores de Itu e de Porto Feliz [...] que sugeriram ao capitão-mór a feitura e o aspecto dos ranchos³⁶¹”.

³⁶¹ *Idem*, p. 178.

Uma análise da fachada e planta apresentadas no documento dão uma visão bastante clara de como os condutores desejavam que se construíssem os ranchos e o que era necessário para se abrigar o açúcar. Para Petrone, é muito significativo que os esboços acima, bem como a relação dos lugares onde se deveriam construir os ranchos, anexo ao documento, tenham partido de pessoas relacionadas ao transporte do açúcar, pois registra os ranchos tal como eram imaginados por esses tropeiros³⁶².

Os condutores sugeriam ao governador que os ranchos fossem construídos em taipa de pilão e recebessem cobertura de telhas, para que pudessem durar mais. No documento, Goes e Aranha orça a construção de cada rancho na casa dos 50 mil réis e informa que os condutores de Itu e Porto Feliz contribuiriam oferecendo à administração 10 réis por cada besta de carga ou montaria que passasse pelo registro, além de indicarem treze lugares onde desejavam instalar os ranchos³⁶³. Portanto, todos os recursos investidos pela administração pública na construção dos ranchos poderiam ser recuperados em alguns meses a partir da circulação dos condutores pela própria via.

Além dos ranchos, o mesmo governador Mello Castro e Mendonça informa que havia ordenado, em setembro de 1798, a construção de um caminho comunicando por terra Cubatão ao porto de Santos. Deve-se lembrar que este trecho final ainda era feito por via fluvial, em canoas, as quais traziam grande risco de perda da carga e, até mesmo, já havia levado à morte de algumas pessoas, a se crer no relato do governador.

[...] Aqui nesta Fazenda [em Cubatão], ou mesmo da outra parte se embarcão os effeitos, e seguem por agoa athé a Villa de Santos, tendo que passar em mais Embarçaomens pelo largo do *Caneú* aonde são temíveis as Trovoadas por que tendo em muitas partes, muito pouco fundo, altera-se de forma que muitas vezes vira as Embarçaomens, outras as enche de agoa, o que arruína os assucares e os mais gêneros, e tem morrido bastante gente neste sitio, e mesmo na Enseada do Porto de Santos³⁶⁴.

Buscando melhorar essa condição do transporte das mercadorias até o porto de Santos, determinou que o caminho a se construir nesse trecho tivesse:

[...] pontes boas de madeira sobre pilares de pedra e cal, em todos os rios e braços pequenos de mar que atravessa, menos no rio Cubatão, aonde há de ter huma Barca, como a de Sacavem. O serviço desta Barca hé sem comparação menor que o do

³⁶² Cf. Maria Thereza Schörer Petrone. *Um documento sobre os ranchos... Op. Cit.*, p. 178.

³⁶³ Petrone considera que a petição dos condutores parece ter sido atendida pelos governadores de São Paulo, pois tanto Castro e Mendonça como seu sucessor, Franca e Horta construíram uma série de ranchos nos caminhos que vão de serra acima até o porto de Santos. Para a lista contendo os treze locais indicados pelos condutores, ver: Maria Thereza Schorer Petrone. *Um documento sobre os ranchos... Op. Cit.*, p. 179.

³⁶⁴ MEMÓRIA sobre a comunicação da Villa de Santos com a cidade de S. Paulo, assim por mar como pelo caminho projectado por Terra, e sobre o principal comercio que há, com a Europa, e os Portos d'America por esta Via. 31 jan. 1799. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 29, pp. 116, 1899.

transporte pelas canoas, hé sem risco, vai-se sempre por terra e com toda a comodidade até a Villa de Santos³⁶⁵.

Tal como fizera Lorena, Mello Castro e Mendonça recorreu aos cofres da Real Fazenda para a execução dessa obra, utilizando recursos do direito real de passagem, como informa Maria Thereza Petrone. Também levantou fundos junto aos comerciantes da capitania, em especial aqueles envolvidos com o comércio de açúcar nas vilas de Santos, Itu e da cidade de São Paulo. Estes se prontificaram a pagar um donativo de 20 réis por arroba de açúcar transportado até o porto de Santos³⁶⁶. Uma vez mais, os recursos investidos na obra vinham tanto da administração pública quanto da fortuna privada. No entanto, Petrone observa que a iniciativa de Mello Castro e Mendonça acabou fracassando, uma vez que ele foi substituído no comando do governo paulista por Antonio José da Franca e Horta, que abandonou aquela obra.

Para além dos documentos deixados pelos membros das Câmaras Municipais, governadores e capitães-generais, todos envolvidos diretamente na construção da Calçada do Lorena, a entrada do século XIX trouxe novos personagens à capitania de São Paulo. A seguir passaremos a analisar as impressões e comentários registrados por alguns viajantes que transpuseram a serra do Mar através desse caminho entre os anos de 1808 e 1825. Seus relatos nos ajudam a compreender melhor o processo de obsolescência da via no período, após o qual começaram a surgir os primeiros projetos para a substituição da via por outra que suportasse o tráfego de carros de eixos móveis e, uma vez mais, barateasse os custos de frete da produção das vilas de serra acima até o porto de Santos, permitindo a abertura de novas terras ainda mais a oeste da capitania.

A Calçada do Lorena na pena de viajantes que a percorreram.

[...] A não ser no Quinhentos e, até certo ponto, no Seiscentos, nunca o nosso país parecera tão atraente aos geógrafos, aos naturalistas, aos economistas, aos simples viajantes, como naqueles anos que imediatamente se seguem à instalação da Corte portuguesa no Rio e à abertura dos portos ao comércio internacional³⁶⁷.

As primeiras décadas do século XIX marcaram um período da América portuguesa, depois Brasil, quando o país passou a atrair a atenção de diversos geógrafos, mineralogistas, artistas e outros cientistas e homens de letras estrangeiros, como indica a epígrafe assinada por Sérgio Buarque de Holanda destacada acima. Isso pode ser mais bem compreendido se

³⁶⁵ *Idem*, p. 119.

³⁶⁶ Maria Thereza Schöerer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 195-196.

³⁶⁷ Sérgio Buarque de Holanda. A herança colonial – sua desagregação. In: *História Geral da Civilização Brasileira*. 2ª ed. São Paulo: Difel, 1965, tomo II, vol. 1, p. 12. [1ª ed. 1960].

considerarmos o contexto da chegada da corte portuguesa ao Rio de Janeiro, em 1808, e a abertura imediata dos portos ao comércio internacional, quando todas as barreiras que anteriormente preveniram a entrada de viajantes das diferentes partes do Velho e Novo Mundo foram removidas. A partir de então, eles foram autorizados a estudar um país que parecia desconhecido a eles, especialmente em seu interior, que lhes prometia muitas novidades³⁶⁸.

Não raro, muitas das viagens desses estrangeiros, participações em expedições ou longos períodos de trabalho no Brasil resultaram em diários que, entre outros objetivos, serviram para difundir informação sobre o país na Europa, como lembra Karen Lisboa em seu estudo detalhado sobre os naturalistas bávaros Spix e Martius³⁶⁹. Para Sérgio Buarque de Holanda, esses “emboabas de olho azul e língua travada, falando francês, inglês, [e] principalmente alemão”, foram os responsáveis por levar adiante o que ele chamou de novo descobrimento do Brasil³⁷⁰.

Um bom exemplo desses “emboabas”, o mineralogista inglês, John Mawe (1764-1829), foi o primeiro cientista a ser autorizado a conhecer a exploração de ouro e diamante em Minas Gerais³⁷¹. Já entre estrangeiros de língua germânica pode-se mencionar a rápida passagem pela capitania de São Paulo do médico sueco Gustaf Beyer (1773-1852)³⁷², ou a presença do mineralogista Wilhelm Ludwig von Eschwege (1777-1855). Este último, vale dizer, não veio à América como viajante, mas como contratado pela Coroa portuguesa para realizar pesquisas mineralógicas. Estabeleceu-se na então capitania de Minas Gerais, onde atuou destacadamente na fundação de fábricas de ferro, na exploração de minas de carvão e no levantamento cartográfico daquela capitania³⁷³.

³⁶⁸ Cf. Karen Macknow Lisboa. *A Nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 1997, p. 29.

³⁶⁹ *Idem*, pp. 29-30.

³⁷⁰ Sérgio Buarque de Holanda. *A herança colonial... Op. Cit.*, p. 13.

³⁷¹ Mawe esteve na América portuguesa entre 1807-1810. De sua estadia resultou a seguinte obra: John Mawe. *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamond districts of that country: including a voyage to the Rio de la Plata, and an historical sketch of the revolution of Buenos Aires*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1812. Disponível em: <https://cutt.ly/fzYLzH>. Acesso em: 11 mar. 2021.

³⁷² Segundo Oliveira Lima, o sueco Gustaf Beyer era cônsul honorário de Portugal na Suécia e teria usado de sua influência junto ao ministro português naquele país, Joaquim Lobo da Silveira, para indicar o nome de Carl Gustaf Hedberg ao cargo de diretor da fábrica de ferro de Ipanema, localizada nos arredores de Sorocaba. Ainda segundo Oliveira Lima, Beyer teria empreendido sua viagem ao Brasil para cobrar uma soma de 10 mil cruzados que lhe devia o já mencionado Hedberg. Sua vinda a São Paulo, portanto, tinha um motivo estritamente pessoal. Ver: Manoel de Oliveira Lima. “Quem era Gustavo Beyer”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, vol. 12, pp. 672-676, 1908. O mesmo artigo foi publicado em O Estado de São Paulo, n. 10.594, de 10 de dezembro de 1907.

³⁷³ As pesquisas realizadas por Eschwege durante sua longa estadia em Minas Gerais (1811-1822), renderam-lhe a publicação de obras como o *Journal von Brasilien* (1817), *Brasilien, die Neue Welt* (1824), além de seu famoso *Pluto Brasiliensis* (1833). Para um perfil biográfico mais detalhado de Eschwege e uma análise sobre sua passagem pela América portuguesa, ver: Friedrich Renger. Resumo biográfico de Wilhelm Ludwig Barão Von Eschwege

Ainda que não seja objetivo deste capítulo fazer uma análise pormenorizada da passagem desses viajantes pela capitania de São Paulo, é importante localizarmos em suas obras registros específicos contendo suas impressões e comentários acerca da Calçada do Lorena. Mais especificamente, sobre o estado do caminho, as técnicas empregadas em sua construção, os meios de transporte e produtos que viram circular pela via, bem como a estrutura fiscal estabelecida para a cobrança das taxas ou impostos de circulação. Tais informações interessam na medida em que trazem perspectivas distintas daquelas dos membros da administração e outros interessados diretos na via, além de permitirem uma análise comparada desses aspectos específicos da *Calçada* com os dos caminhos abertos na primeira metade do Setecentos.

John Mawe

A passagem do mineralogista inglês John Mawe pela capitania de São Paulo se deu no ano de 1808. No registro desse trecho de sua viagem encontramos alguns apontamentos que contemplam as impressões do viajante sobre a subida da serra do Cubatão através da Calçada do Lorena. Sobre a troca comercial entre Santos e São Paulo, observa Mawe:

[...] As Santos is the embarking place of St. Paul's, its intercourse with that town is very considerable. In the course of a day several hundred mules frequently arrive, loaded with the produce of the country, and return with salt, iron, copper, earthen wares, and European manufactures. For the traffic of its immediate vicinity, it has the convenience of water-carriage, its river being navigable about twenty miles, up to Cuberton [Cubatão], where an officer with a guard of soldiers is stationed to receive the King's duties for the repair of the roads and other public purposes³⁷⁴.

Do excerto acima, destaque para a descrição do transporte realizado no lombo das “centenas de mulas que ali chegavam no curso de um dia”. Estas vinham carregadas de São Paulo com a produção do país e retornavam com sal, ferro, cobre e manufaturas europeias. Também merece atenção a menção de Mawe ao posto fiscal colocado em Cubatão para cobrar os direitos reais, cujo rendimento deveria ser revertido para a manutenção da estrada e outras obras públicas. Essa passagem reforça, a partir de uma fonte desvinculada ao governo da capitania, como a administração já vinha empregando recursos da Fazenda Real para a

(1777-1855). In: *Jornal do Brasil 1811-1817 ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas*. Notas introdutórias de Friedrich E. Renger e Douglas Cole Libby. Tradução Friedrich E. Renger; Tarcísia Lobo Ribeiro e Günter Augustin. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002, pp. 391-397.

³⁷⁴ John Mawe. *Op. Cit.*, pp. 60-61.

manutenção do caminho³⁷⁵. Mais que isso, mostra como a manutenção daquele eixo viário, em específico, passou a vincular-se diretamente à fiscalidade da capitania³⁷⁶.

Ainda sobre o transporte por muares, outro trecho do relato que merece atenção para os nossos propósitos é aquele no qual Mawe descreve o carregamento das mercadorias em Cubatão:

[...] At sunrise, when we got up, an extraordinary and busy scene presented itself; before the guard-house was a large space of ground enclosed by the storehouse and other outbuildings, and here above a hundred mules were led out to be harnessed and loaded; the gentleness and tractability of these fine large animals pleased us much, and the expertness of their masters, particularly of the negroes, in placing and replacing the burdens, was truly surprising. [...] During our progress hither, we observed that the mules travel as quick on an ascent as on level ground; they much excel the horse in uneven roads with sharp turnings, and still more so in bad roads³⁷⁷.

Percebe-se no excerto acima a admiração de Mawe pelas mulas, que viajavam tão bem na subida como em terreno nivelado, e que elas “excedem em muito os cavalos em terrenos irregulares com curvas fechadas, e ainda mais em estradas ruins”. O viajante inglês não deixa de mostrar sua admiração pela perícia do trabalho dos condutores de açúcar, “particularmente os pretos”, empregados no serviço de transporte. Chama a atenção o fato da Calçada do Lorena ser apresentada, efetivamente, como um caminho de tropa, sem a presença dos índios carregadores na realização deste serviço³⁷⁸.

No que diz respeito especificamente à Calçada do Lorena, Mawe faz um comentário bastante elogioso da estrada, destacando o “espírito empreendedor dos brasileiros”:

[...] Having obtained a guide we mounted, and proceeded about half a mile, when we reached the foot of the stupendous mountains we had to cross. The road is good and well paved, but narrow, and on account of the rugged acclivities is cut in a zig-zag direction, with very frequent and abrupt turnings-continually on the ascent [...] The road presented at times four or five zig-zags above us at one view, and gave us fresh reason for astonishment at the completion of a work so fraught with difficulties. The millions of crowns which must have been expended in clearing the woods and thickets in its course, and in cutting through the solid rock for a considerable distance, as well as in paving it through the whole extent of the ridge, afford no mean idea of the

³⁷⁵ Tal como destacamos ao mencionar a memória do governador Castro e Mendonça indicando o uso que ele mandou fazer deste mesmo direito real para as obras de manutenção da própria Calçada do Lorena e, ainda, da abertura de um novo caminho terrestre ligando Cubatão a Santos, em substituição ao trecho fluvial.

³⁷⁶ Fiscalidade, aqui, compreendida como a “capacidade de extrair legitimamente recursos da sociedade”, como bem explica Wilma Peres Costa. *A fiscalidade e seu avesso... Op. Cit.*, p. 131.

³⁷⁷ *Idem*, pp. 61-62.

³⁷⁸ Isso não significa, porém, que os índios não tivessem sua mão-de-obra explorada de outras formas por esta época. No relato de Mawe, bem como de outros viajantes, é frequente a menção a indígenas trabalhando à serviço da própria administração colonial, arrendados pelos diretores das aldeias, nos serviços de manutenção das estradas. Um exemplo tardio disso pode-se encontrar no relato do missionário estadunidense, Daniel Kidder, que nas reminiscências de sua viagem a São Paulo, feita em 1839, apontava a presença de trabalhadores alemães, indígenas e pretos na manutenção dos caminhos do alto da serra do Mar. Ver: Daniel Parish Kidder. *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil [Rio de Janeiro e Província de São Paulo]*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Brasília: Senado Federal, 2001, p. 189. [1ª ed. 1845].

enterprising spirit of the Brazilians. Few public works, even in Europe, are superior to it; and if we consider that, as the district through which it passes, is but thinly inhabited, the labour bestowed on it must have been purchased most dearly, we shall hardly find one in any country so well completed under similar disadvantages³⁷⁹.

Como se pode ver pelo excerto acima, John Mawe descreve a estrada como “boa e bem pavimentada, mas estreita”. Considera que devido a sua inclinação acentuada, “foi cortada em ziguezague, com curvas frequentes e abruptas continuamente na ascendente”. No entanto, o que mais chama atenção nesse trecho é a sua admiração pelo trabalho realizado na construção da estrada, chegando a comparar a Calçada do Lorena com outras obras públicas na Europa, concluindo seu argumento afirmando que poucas estradas naquele continente lhe são superiores.

Ainda que as impressões de Mawe sobre a Calçada do Lorena possam conter exageros, elas jogam luz sobre os usos que se faziam daquele caminho, bem como das condições de tráfego no final da primeira década do Oitocentos. Passados dezesseis anos desde sua inauguração, ainda que a estrada seja apresentada como estreita e de difícil circulação em alguns trechos, ela não deixa de causar admiração pelas técnicas empregadas em sua construção e pelo tamanho da empreitada em relação a outras obras no continente e mesmo na Europa. Outro viajante que registrou positivamente a Calçada do Lorena quando de sua passagem por São Paulo foi o já citado médico sueco Gustaf Beyer.

Gustaf Beyer

Como já mencionamos previamente, Gustaf Beyer, então cônsul geral de Portugal na Suécia (1808-1821), viaja à capitania São Paulo a fim de cobrar uma dívida de seu compatriota, então diretor da fábrica de ferro de Ipanema, Carl Gustaf Hedberg. Subiu a serra de Cubatão em direção a São Paulo aos 16 de março de 1813, experiência que aparece registrada no relato de sua viagem³⁸⁰. Sobre o “caminho ladrilhado” que ligava Santos a São Paulo deixou breves registros, dos quais destacam-se:

[...] O desembarque é ao pé de uma montanha enorme chamada Serra do Cubatão. [...] Depois de ter pago um imposto aduaneiro insignificante pelas pessoas, animais e bagagens, recebido pela alfandega de Cubatão, arrendada a uma casa inglesa May Coppental & Comp., sobe-se em mulas esta parte da cordilheira. O caminho em

³⁷⁹ John Mawe. *Op. Cit.*, pp. 62-63.

³⁸⁰ Publicado originalmente em Estocolmo, no ano de 1814, o relato da viagem de Beyer recebeu publicação no Brasil apenas em 1908, por iniciativa do IHGSP, que solicitou a tradução do original a seu sócio Alberto Löfgren, botânico sueco radicado em São Paulo. Ver: Gustavo Beyer. Ligeiras notas de viagens do Rio de Janeiro a capitania de São Paulo, no Brasil, no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil, e que há pouco foi ocupada. In: *Revista do IHGSP*, São Paulo, vol. 12, pp. 275-311, 1908.

zigue-zague de ângulos curtos, é protegido por um parapeito, ladrilhado e continua até a altitude de 7000 pés levando a subida cerca de duas horas³⁸¹.

Aparece aqui, novamente, menção ao imposto cobrado pela passagem das pessoas, animais e bagagem. A diferença em relação ao relato de Mawe, no entanto, é que Beyer informa que a cobrança desse tributo estava arrendada a uma casa inglesa naquele ano de 1813. Trata-se, uma vez mais, do posto fiscal de Cubatão, responsável pela cobrança do “direito real de passagem”, cujos recursos eram utilizados, em parte, para a manutenção da Calçada do Lorena. Essa menção do viajante sueco à *May Coppental & Comp.*, indica que a Coroa portuguesa ainda empregava o sistema de contratos privados como modo de arrecadação dos impostos nas alfandegas internas ou, para empregar o termo utilizado na documentação, nos “portos sêcos” da capitania³⁸². Além disso, o interesse de uma casa inglesa pelo arrendamento desse tributo é fato que, por si só, indica o aumento da importância do comércio realizado através da Calçada do Lorena nas primeiras décadas do Oitocentos, como já se destacou no *gráfico 6*.

Mais adiante em seu relato, Beyer segue descrevendo a Calçada do Lorena, sem deixar de apontar sua admiração pelos esforços empreendidos por esses homens para a construção e manutenção do dito caminho:

Como o dia era claro pudemos melhor apreciar esta obra gigantesca. Quatro a cinco caminhos em zigue-zague pareciam em muitos logares correr acima de nossas cabeças e davam novos ensejos de admiração por uma obra para cuja conclusão foi necessario vencer tantos obstáculos naturaes e applicar milhões de cruzados que foram gastos para derrubar a mata, construir tão longo caminho através da própria rocha e finalmente, calçal-o com lages³⁸³.

Salta aos olhos a semelhança desse trecho, *ipsis litteris*, com o relato de Mawe. Certamente, Beyer se apropriou de trechos da obra do inglês, publicada em Londres em 1812, para construir o seu relato, publicado apenas dois anos mais tarde em Estocolmo. Nesse sentido, vê-se que o médico sueco conclui o assunto da Calçada do Lorena registrando o mesmo elogio eloquente que Mawe já havia feito à obra de João da Costa Ferreira; à “energia dos brasileiros” e à vocação desse povo para as “grandes empresas”:

³⁸¹ Considerando-se que um metro equivale a 3,28 pés, Beyer exagera a altura da Serra de Cubatão ao considerar que a mesma media aproximadamente 2.100 metros. No trecho entre São Paulo e Cubatão, a altura da dita serra varia de 700 a 800 metros (2.300 a 2.600 pés). Ver: Gustavo Beyer. *Ligeiras notas... Op. Cit.*, p. 284, 1908.

³⁸² Isso implica dizer que a despeito do maior interesse da administração colonial em participar diretamente na gestão de seu sistema viário, inclusive alocando parte dos recursos da Fazenda Real para a manutenção dos caminhos, ainda não havia um sistema de administração pública de coletoria dos impostos da capitania, o que ocorreu em toda América portuguesa durante o período colonial e mesmo por alguns anos após a Independência, como aponta Wilma Peres Costa. *A fiscalidade e seu avesso... Op. Cit.*, pp. 132-133. O posto fiscal de Cubatão, portanto, é um bom exemplo nesse sentido.

³⁸³ Gustavo Beyer. *Ligeiras notas... Op. Cit.*, p. 284.

[...] Tudo contribue para dar uma alta ideia da energia do brasileiro e sua inclinação para grandes empresas. Poucos trabalhos desta natureza na Europa podem se considerar superiores a este e, quando se leva em conta a população tão escassa nas proximidades e mesmo aqui, se compreendem as enormes despesas que acarretou e que talvez em nenhum outro paiz se tenha luctado com tantas difficuldades como estas³⁸⁴.

Sobre o sistema de transportes, o viajante sueco repete, com ligeiras alterações, o que Mawe já havia registrado, isto é, que ele se dava totalmente em tropas de mulas, às quais teve o prazer de observar sendo carregadas “com as mercadorias que em canoas chegaram de Santos” para serem levadas à São Paulo.

Defronte da casa do guarda, num grande espaço plano, cujos lados são occupados por armazéns e outras casas, trouxeram uma centena de mulas para serem arreadas e carregadas. [...] O socego e a compreensão destes animaes durante o arreamento são comparáveis unicamente á pericia dos carregadores, especialmente pretos, de repartir a carga igualmente nos dois lados. A carga é fixada sobre uma cangalha feita de palha e coberta de couro crú com dois cabeços para cima e nos quaes se fixam as cargas, sendo o mais difícil a evitar que a cangalha pise o animal pelo attricto. As mulas são amarradas uma ás outras pelas caudas e como ellas assim caminham em linha, são necessários apenas poucos tropeiros, a cuja voz ellas seguem e obedecem³⁸⁵.

Deixadas de lado as semelhanças desse excerto com trechos do relato de Mawe, sua parte final interessa-nos justamente naquilo que apresenta de diferente, isto é, a descrição do modo como a carga era envolvida pelos condutores com “couro cru”. Esse detalhe permite-nos constatar o emprego de uma recomendação feita pelo antigo capitão-general Castro e Mendonça, em 1799, na qual ele sugeria aos condutores que envolvessem as caixas de açúcar com couro a fim de evitar que o produto se deteriorasse ao contato com a umidade da serra³⁸⁶.

A boa impressão deixada pela Calçada do Lorena nos registros de John Mawe e Gustaf Beyer, porém, não resistiu por muitos anos. A partir dos anos 1820 outros viajantes que subiram ou desceram a serra do Mar por este caminho registraram duras críticas não apenas ao seu estado, mas também às técnicas empregadas em sua construção e ao fato dela não comportar outro meio de transporte que não as tropas de mula, recomendando, por fim, que se construísse

³⁸⁴ *Idem. Ibidem.*

³⁸⁵ Gustavo Beyer. *Ligeiras notas... Op. Cit.*, p. 285.

³⁸⁶ Segue transcrição da recomendação de Castro e Mendonça: “A má forma da condução feita em jacazes, ou canastras, muito mal forradas, de fino quazi sempre pouco seco, faz que ele [o açúcar] participe muito da humidade da Atmosfera, e não ha outro meio, senão o de estabelecer que os conductores tenham pequenas caixas de condução forradas de coiro, e de huma certa medida, como as que aqui se uzão para viagem, e a que chamão canastra. O assucar conduzido nestas canastras devia ter hum tostão mais de frete por arroba [...]”. Ver: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. Memória sobre a comunicação da Villa de Santos com a cidade de S. Paulo, assim por mar como pelo caminho projectado por Terra, e sobre o principal comercio que há, com a Europa, e os Portos d’America por esta Via. 31 jan. 1799. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 29, p. 121, 1899.

um novo e mais apropriado caminho. Estes foram os casos dos relatos deixados por Ludwig von Eschwege e Hercule Florence, sobre os quais trataremos brevemente a seguir.

Wilhelm Ludwig von Eschwege

A despeito de ter se estabelecido na capitania de Minas Gerais, o mineralogista germânico, Wilhelm Ludwig von Eschwege, teve a oportunidade de visitar São Paulo em duas ocasiões: a primeira em 1817 e a última em 1820, pouco antes de seu retorno a Portugal junto com a corte de d. João VI, em 1821. Já em sua primeira passagem pela capitania paulista, Eschwege legou-nos um importante documento cartográfico ao copiar um mapa manuscrito de João da Costa Ferreira, feito originalmente em 1811, cujo acesso conseguiu na secretaria do governo de São Paulo por sua amizade com ninguém menos que Francisco de Assis Mascarenhas, o Conde de Palma, então capitão-general de São Paulo³⁸⁷.

A importância do *mapa 13*, reproduzido a seguir, radica no fato desta cópia estar entre os poucos exemplares cartográficos da capitania de São Paulo remanescentes das duas primeiras décadas do Oitocentos. Vale dizer, inclusive, que não há registros da localização do próprio manuscrito original, feito por João da Costa Ferreira em 1811, restando-nos apenas essa cópia levantada por Eschwege quando de sua passagem na capital paulista seis anos mais tarde.

³⁸⁷ Já tivemos a oportunidade de apresentar um estudo cartográfico detido acerca deste mapa copiado por Eschwege. Ver: José Rogério Beier; Jorge Pimentel Cintra. O Mapa da Capitania de São Paulo de Wilhelm Ludwig von Eschwege: uma análise cartográfica. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA, 3, 2016. *Anais do...* Belo Horizonte: Centro de Referência em Cartografia Histórica, 2016. p. 227-237.

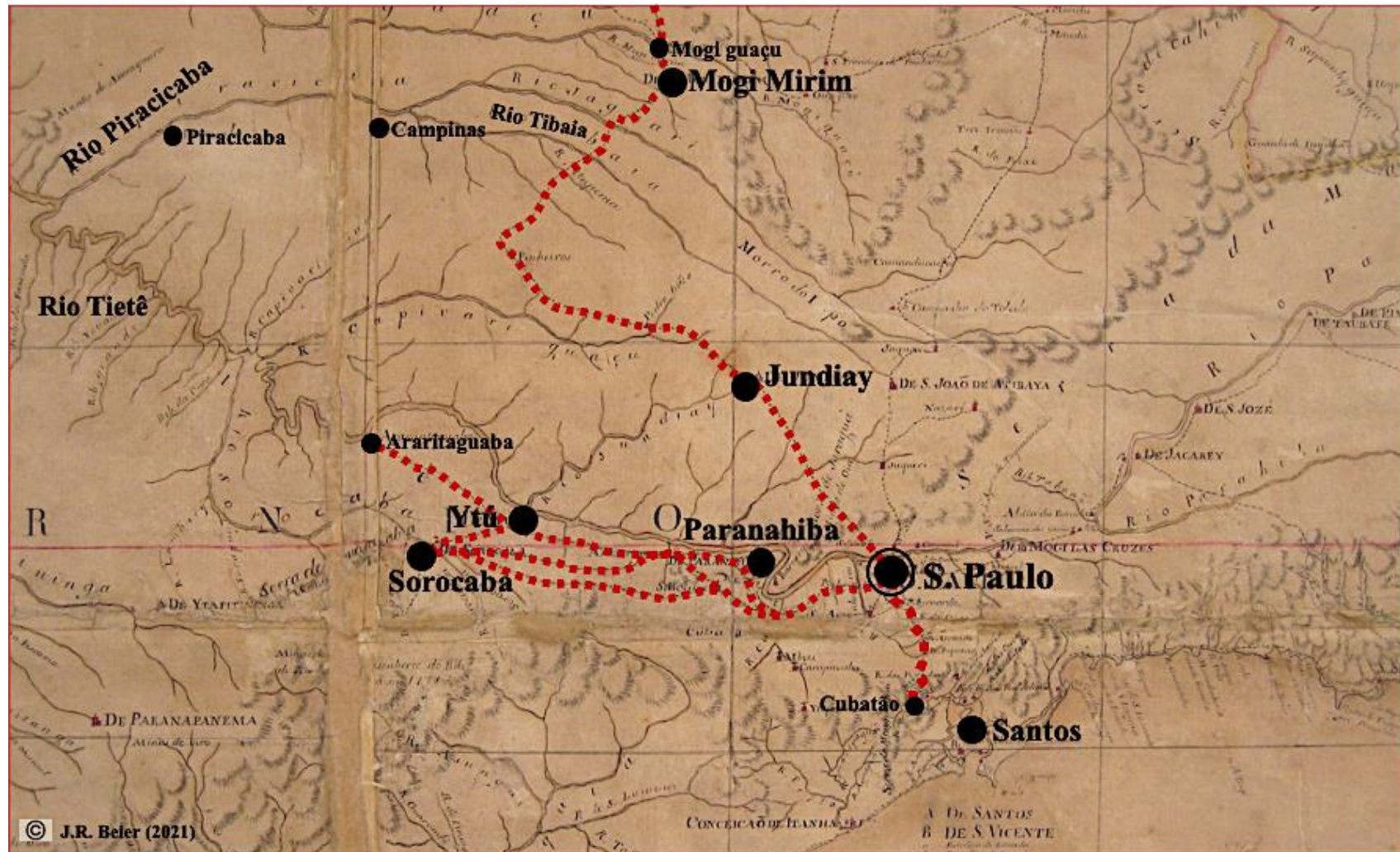
Mapa 13: *Mappa da Capitania de São Paulo, 1817*



Fonte: Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Mappa da Capitania de São Paulo*. 1817. 1 mapa, ms. 51,9 x 72,8 cm. Coleção cartográfica do IHGSP, São Paulo, Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.

Um dos aspectos importantes a se destacar neste documento é justamente a representação atualizada que ele nos traz das redes urbana e viária da capitania de São Paulo no começo dos anos 1810. Antes desse mapa, as cartas mais completas de que se tem notícias, na escala da capitania, foram aquelas levantadas por João da Costa Ferreira e Antonio Rodrigues Montesinho entre 1789 e 1793. Assim, ao compararmos as representações de alguns elementos contidos nesses mapas buscamos relevar as transformações verificadas nas redes urbana e viária da capitania justamente durante as duas décadas em que a economia açucareira paulista se consolidou na região do planalto. Nos *mapas 14* e *15*, a seguir, recortamos trechos desses dois mapas nos quais destacamos os principais núcleos açucareiros e a rede de caminhos terrestres utilizados pelas tropas de mulas para o escoamento da produção até o porto de Santos.

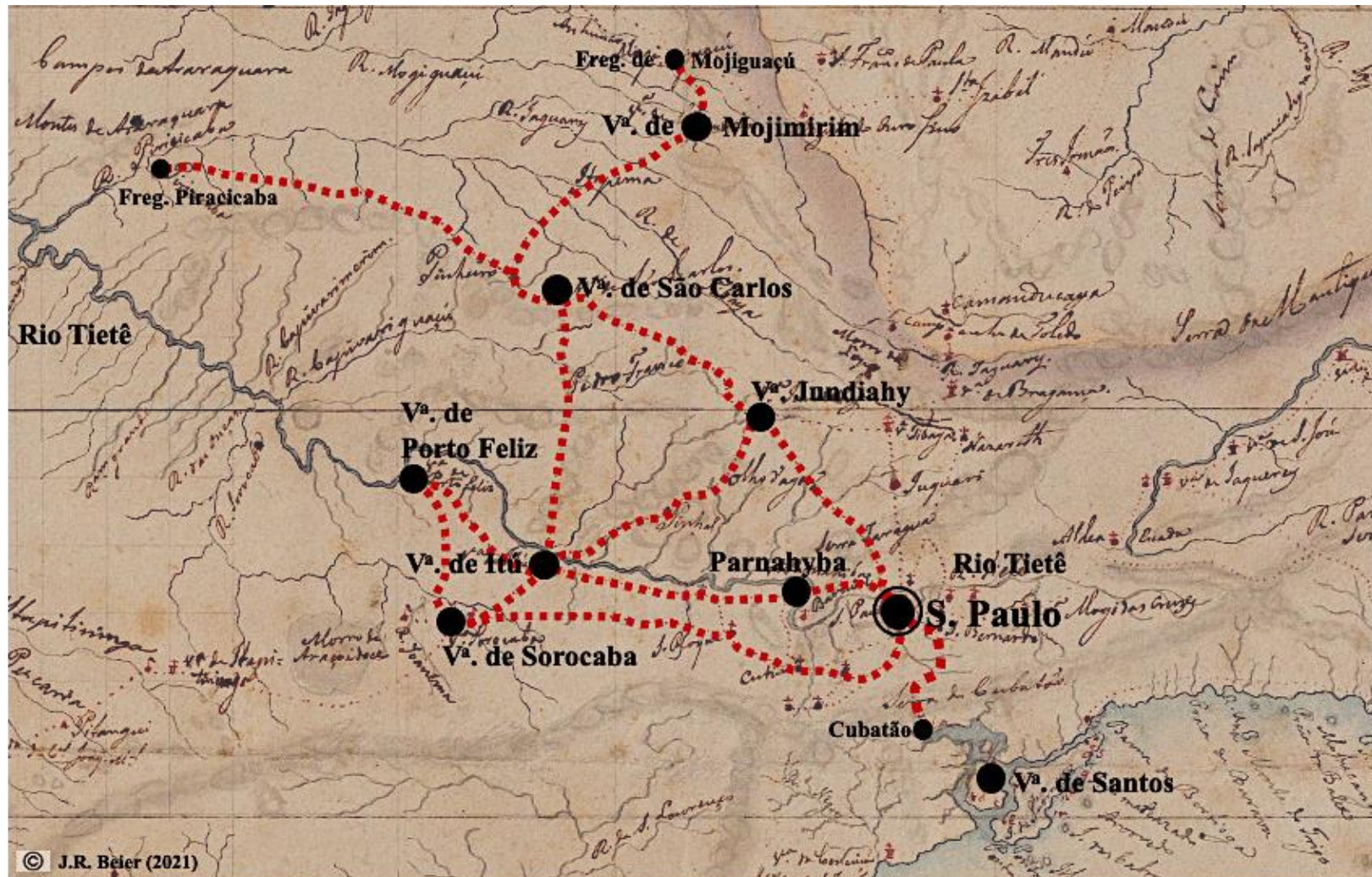
Mapa 14: Principais núcleos açucareiros e caminhos terrestres destes até o povoado de Cubatão (1792).



Fonte: Destaques elaborados pelo autor sobre o manuscrito de Antonio Rodrigues Montesinho.

Mapa Corographico da Capitania de São Paulo. 1792. 1 mapa, ms. 149,4 x 163 cm. Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro. Fotografia de Vicente de Mello.

Mapa 15: Principais núcleos açucareiros e caminhos terrestres destes até o povoado de Cubatão (1811).



Fonte: Destaques elaborados pelo autor sobre carta manuscrita copiada por Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Mappa da Capitania de São Paulo*. 1817. 1 mapa, ms. 51,9 x 72,8 cm. Coleção cartográfica do IHGSP, São Paulo, Arquivo Público do Estado de São Paulo.

No excerto do *mapa 14*, traçado por Montesinho, chama atenção que as freguesias de Campinas e Piracicaba ainda não aparecem integradas à rede de caminhos terrestres da capitania, de modo que, na primeira metade da década de 1790, os principais caminhos para escoamento da produção açucareira eram aqueles que comunicavam os núcleos de Ararituaba, Itu, Sorocaba e Parnaíba a São Paulo e dali ao Cubatão. Do ponto de vista da rede urbana, importante destacar que Campinas ainda não havia sido elevada à condição de vila, o que só ocorreu em 1797, quando assumiu o nome de Vila de São Carlos. Neste mesmo ano a antiga freguesia de Ararituaba também foi elevada à vila com o nome de Porto Feliz. Piracicaba, por sua vez, só mudaria sua condição para vila em 1821.

Já no trecho destacado do *mapa 15*, traçado por João da Costa Ferreira e copiado por Eschwege, observa-se que os núcleos de São Carlos e Porto Feliz já aparecem atualizados em sua condição de vilas, e Piracicaba segue corretamente representada como freguesia. Quanto ao sistema viário, chama atenção o surgimento de novos caminhos integrando os núcleos de São Carlos e Piracicaba a rede de caminhos terrestres, comunicando-os com a vila de Jundiaí através do antigo *Caminho dos Goyazes*. Também merecem destaque os dois novos caminhos que, partindo de Itu, comunicavam a principal vila açucareira da capitania a São Carlos e Jundiaí, bem como um novo caminho ligando diretamente Porto Feliz à Sorocaba.

Para os objetivos que buscamos colocar em destaque neste capítulo é relevante reter que esse desenvolvimento urbano observado na região do chamado “quadrilátero do açúcar”, com a elevação das antigas freguesias em vilas, bem como o aparecimento dos novos caminhos comunicando esses núcleos entre si e diretamente à Calçada do Lorena, é um índice incontestável da nova dinâmica que a economia açucareira deu ao fluxo mercantil da capitania de São Paulo, reorientando o sentido de boa parte das exportações em direção ao litoral santista.

Quanto aos relatos da segunda visita de Eschwege à capitania de São Paulo, em 1820, sabe-se que ele esteve por alguns dias em Santos, onde visitou o velho amigo José Bonifácio de Andrada e Silva, recém-chegado da Europa. Em seguida, subiu a Calçada do Lorena em direção a Sorocaba, onde visitou a fábrica de ferro São João de Ipanema, administrada por seu amigo, o engenheiro-militar Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen³⁸⁸.

Diferentes dos de Mawe e Beyer, os registros de Eschwege não poupam críticas ao caminho mandado abrir por Lorena quase três décadas antes de sua passagem. Considerava “difícil saber se é melhor apear e seguir a pé ou permanecer montado, pois as duas coisas são

³⁸⁸ Sobre a atuação de viajantes e estrangeiros e a produção e circulação do conhecimento geográfico em São Paulo, ver: José Rogério Beier. *Houses, farm and factory: the importance of some sociability spaces for the production and circulation of geographic knowledge in Brazil, 1802-1829*. Texto inédito. No prelo.

igualmente cansativas” de se fazer naquela “estrada calçada, a pique como um telhado e toda em ziguezage”³⁸⁹. Leitor de John Mawe, comenta negativamente as impressões deixadas pelo colega mineralogista que, como vimos, admirava a grande obra do espírito empreendedor dos brasileiros. Para Eschwege, em vez de elogiar...

[...] seria mais o caso de lamentar que tanto tempo e dinheiro não tenham sido gastos melhor na construção de uma estrada acessível e carroçável, que contornasse a serra de um ou de outro lado³⁹⁰.

O trecho explicita uma percepção já generalizada pelos princípios dos anos 1820, segundo a qual o caminho pavimentado, que despertara tanta admiração no começo do século, agora era objeto de reclamações e demandas por grandes melhorias ou, até mesmo, pela substituição completa da via por uma nova estrada carroçável, como sugere Eschwege. Não por acaso, o britânico Edmund Pink, de passagem pela província de São Paulo em 1823, registra em seu diário de viagem, logo após deixar Cubatão, que daquele lugar fora projetada e iniciada a construção de uma estrada direta para Santos, para cruzar dois rios por pontes de madeira:

[...] mas se levarmos em consideração a maneira como ela vem sendo continuada até agora, ainda serão precisos muitos anos antes de ser completada. Mas uma vez concluída, resultará em grande crédito para a província. [...] A utilidade desse empreendimento será claramente percebida, uma vez que, depois da entrega dos produtos em Cubatão, muitas vezes passam-se dois ou três dias antes de sua entrega em Santos, o que seria eliminado pelas mulas com suas cargas vindo diretamente, e significariam poucas horas mais em sua viagem³⁹¹.

O excerto acima faz referência à estrada que o governador Mello Castro e Mendonça ordenara construir em 1798, cujas obras seu sucessor, Franca e Horta, mandou interromper. Prevista para comunicar Cubatão a Santos por terra, completando o trajeto iniciado em São Paulo, a obra só foi concluída, como previu Edmund Pink, três anos mais tarde, em 1827.

Hercule Florence

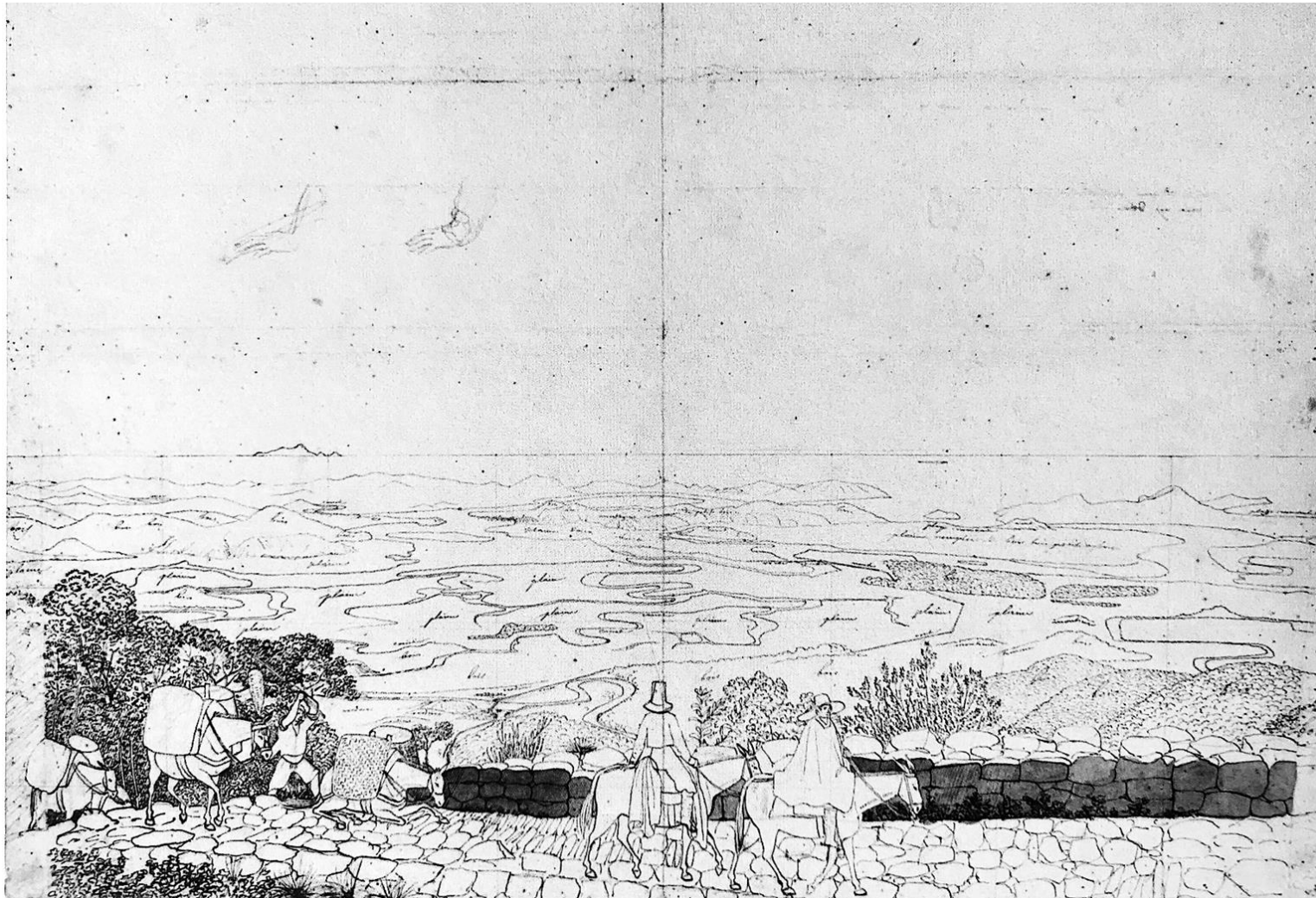
Da experiência do desenhista francês, Hercule Florence (1804-1879), que subiu a Calçada do Lorena pela primeira vez em 1825, resultou uma das poucas representações iconográficas de que se tem notícia deste antigo caminho, reproduzida na *figura 6*, a seguir.

³⁸⁹ Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Brasil, Novo Mundo*. Tradução Myriam Ávila. Estudo introdutório e notas Friedrich E. Renger. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centros de Estudos Históricos e Culturais, 2000, v. 2, p. 81. [1ª ed. 1824].

³⁹⁰ *Idem. Ibidem*.

³⁹¹ Edmund Pink. Diário de uma viagem através das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Brasil. América do Sul. In: *A São Paulo de Edmund Pink*. Texto de apresentação José Mindlin e Nicolau Sevckenko ; transcrição paleográfica Cristina Antunes. São Paulo: DBA, 2000, pp. 82-83.

Figura 7: A *Calçada do Lorena* no registro de Hercule Florence (1826).



Fonte: Hercule Florence. *Sem título [Calçada do Lorena]*. S.d. Grafite, nanquim e aguada de nanquim sobre papel. 43,5 x 55,5 cm. Coleção Cyrillo Hercule Florence [CHF_126]. In: HERCULE Florence e o Brasil: o percurso de um artista-inventor. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2009, p. 99. (Catálogo de exposição).

Contratado como desenhista para acompanhar a segunda fase da famosa expedição Langsdorff, Florence foi encarregado de providenciar e conduzir o transporte de todo o equipamento da expedição desde Santos até a vila de Porto Feliz. Por essa razão foi que partiu separadamente do grupo e, em Cubatão, alugou uma tropa composta por mais de 60 bestas para subir a Calçada do Lorena carregando aproximadamente sete toneladas de equipamento. Lidando com as dificuldades relacionadas à condução dessa enorme bagagem³⁹², registrou em seu diário o estado daquela estrada:

Depois de um quarto de légua, começamos a subir a serra do Cubatão. Nesse lugar tem ela de altura cerca de 2.500 pés e só pode ser vencida em péssimo caminho, calçado de grandes lajes, na maior parte deslocadas, o que torna a subida sobremaneira fadigosa. O declive é de 25 a 30 graus, e creio que a inclinação da montanha há de ser de 45 graus [...] Até a tarde, prosseguíamos a jornada, caminhando em estrada sofrível, bem que mui estreita em alguns lugares [...] ³⁹³.

Assim como Eschwege, Florence não poupou críticas ao estado do caminho, reclamando do calçamento que, em muitos lugares, estava solto, tornando a subida muito cansativa. O estado da via é descrito como “sofrível” e muito estreito em certos pontos, o que dificultava até mesmo a passagem das tropas. Assim, o registro de Florence confirma a percepção da necessidade premente de melhorias na via ou a abertura de um novo caminho.

Vale lembrar que em fevereiro de 1827, apenas um ano após o registro de Florence, foi entregue o grande aterrado entre Cubatão e o porto de Santos, importante melhoria técnica daquele eixo viário. Feito durante o governo de Lucas Antônio de Barros (governou de 1824-27), presidente da província de São Paulo, o trajeto exclusivamente terrestre entre São Paulo e Santos finalmente pôde ser realizado através dos aterrados e pontes construídas no caminho, sem o perigo das temidas perdas de mercadorias, animais e pessoas.

No entanto, mesmo após a inauguração desse melhoramento viário, os volumes crescentes de açúcar que desciam a serra do Mar pela Calçada do Lorena demandavam a substituição do caro transporte feito nos lombos das mulas por um meio economicamente mais viável. O britânico Edmund Pink, que visitou os distritos açucareiros paulistas em 1823, já havia registrado em seu diário de viagem como as estradas daquela região “necessitam de melhorias para permitirem a passagem de carroças”, pois, até aquele momento, “a totalidade da

³⁹² Razão que o fez solicitar ao Cônsul que o desincumbisse de tal tarefa, uma vez que durante os dez meses iniciais da expedição pode executar raros desenhos, desejando voltar a dedicar-se exclusivamente ao fim a que fora contratado, isto é, desenhista. Ver: Hércules Florence. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Tradução do Visconde de Taunay. Brasília, 2007: Senado Federal, p. 16. [1ª ed. 1941].

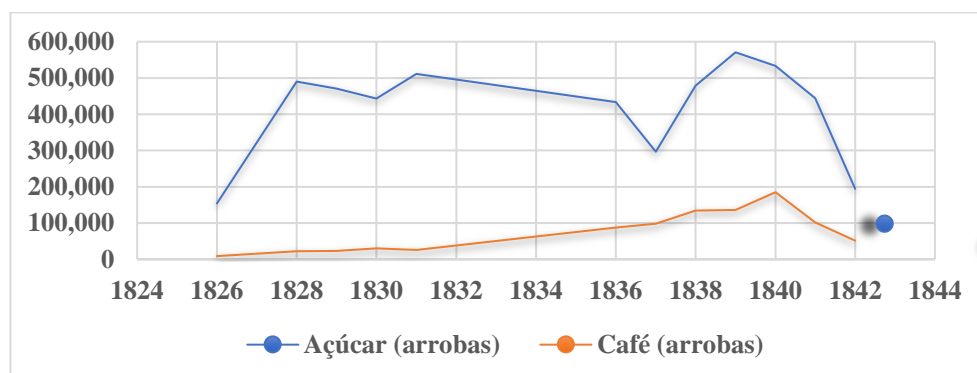
³⁹³ Hércules Florence. *Op. Cit.*, p. 4.

produção é transportada em lombo de mulas; em muitos lugares só são encontradas trilhas de mulas, em vez de estradas abertas”³⁹⁴.

A segunda metade dos anos 1820, portanto, era um momento em que prospectava-se a possibilidade de construir uma estrada por onde se pudesse trafegar carros de eixos móveis. Inez Peralta aponta que em 1828, portanto, menos de um ano após concluídas as obras do grande aterro de Cubatão, já é possível observar uma série de reclamações das Câmaras Municipais com relação à conservação do último trecho caminho, com destaque para o colapso de uma das pontes recém-construídas e a suspensão do tráfego pela via durante um mês inteiro³⁹⁵.

Nos anos finais da década de 1820, portanto, a Calçada do Lorena já dava mostras claras de encontrar seus limites no que diz respeito ao atendimento das demandas de transporte dos volumes de gêneros exportáveis produzidos nas vilas de serra acima. Como apontou Peralta, após meados da década de 1820, sobre os grandes volumes de açúcar que já desciam para Santos anualmente, acresciam-se os carregamentos cada vez maiores de café provenientes daquela mesma região, como dão a ver os dados compilados no *gráfico 7*, exibido em seguida.

Gráfico 7: Volumes de açúcar e café (em arrobas) transportados pela Calçada do Lorena (1826-42)



Fonte: Gráfico elaborado a partir de dados disponíveis em: Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1968, pp. 156-159; Inez Garbui Peralta. *O caminho do mar: subsídios para a história de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973, p. 68.

Considerando-se apenas a curva dos volumes de açúcar transportados pela Calçada do Lorena, vê-se que esta só esteve abaixo das 200 mil arrobas no ano de 1842, quando a lavoura canavieira já se encontrava em pleno processo de transição para a cafeeira nas vilas de serra acima. Somando-se a demanda por transporte desses dois produtos, observa-se que esta esteve

³⁹⁴ Edmund Pink. *Diário de uma viagem...* Op. Cit., p. 95.

³⁹⁵ Cf. Inez Garbui Peralta. *O caminho do mar: subsídios para a história de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973, p. 67. Essa mesma autora ainda aponta que naquele mesmo ano de 1828 o Conselho da Presidência da Província de São Paulo decidira encarregar uma pessoa para inspecionar a serra do Cubatão em busca de um local por onde se pudesse construir a dita estrada a ser transitada por carros. Ver: ATA do Conselho da Presidência da Província de São Paulo. 4 out. 1828. In: *DIHCSP*, vol. 86, p. 148.

acima das 400 mil arrobas anuais praticamente em todo o período de 1828-1840. Muito acima dos volumes que eram produzidos na década de 1790, quando a estrada foi inaugurada³⁹⁶.

A substituição das tropas de muares por carros de eixos móveis, que permitiria ampliar os volumes transportados, barateando o frete, só seria possível com a construção de um novo caminho, sobretudo no trecho de serra, já que a Calçada do Lorena, em razão de sua largura e da técnica do ziguezague, não comportava essa modalidade de transporte. Os anos 1830, portanto, marcam justamente os esforços envidados pela administração provincial na obtenção dos meios para a abertura deste novo caminho que tomaria o lugar da Calçada do Lorena.

A Calçada do Lorena e as Barreiras: a fiscalidade como instrumento para o desenvolvimento do sistema viário paulista

Antes de passarmos à análise da construção do novo caminho que transpôs a serra do Mar em substituição à Calçada do Lorena, é importante recordar que passados os primeiros anos após a Independência, com a mudança definitiva do centro político-administrativo de Lisboa para o Rio de Janeiro, o governo de d. Pedro I impediu que a administração provincial tivesse autonomia para legislar e tributar em suas respectivas regiões. Além disso, a ausência de recursos nos órgãos municipais³⁹⁷, responsáveis pela conservação e construção das estradas nesse período, é outro fator que permite compreender por que a província de São Paulo não logrou organizar um plano racional para sua rede viária, o que já vinha tentando colocar em prática desde o fim do período colonial, como destacamos ao recordar a tentativa fracassada do último capitão-general de São Paulo, João Carlos Augusto de Oeynhausen, implementar um sistema geral de caminhos dirigido por um membro de sua administração, o engenheiro militar Daniel Pedro Müller.

Em outubro de 1834, num discurso proferido diante do Conselho Geral da Província de São Paulo, o então presidente da província, Rafael Tobias de Aguiar (1831-1835), descrevia o estado em que se encontravam as estradas provinciais em razão dos poucos recursos destinados à conservação delas:

³⁹⁶ Vale lembrar que em 1793, um ano após a inauguração da Calçada do Lorena, foram produzidas cerca de 41 mil arrobas de açúcar nas vilas de serra acima. Em 1799, momento de consolidação da lavoura canavieira na região, a produção já havia aumentado para 137 mil arrobas. Ver dados compilados na *tabela 2*.

³⁹⁷ Miriam Dolhnikoff. *O Pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005, pp. 158-159. Para maiores informações sobre aplicação dos tributos durante o período imperial, ver Guilherme Deveza. "Política tributária no período imperial". In: Sérgio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira*. 3ª ed., t. II, v. 4: declínio e queda do Império, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, pp. 60-84.

[...] Vós conheceis o estado das estradas da provincia, e quanto interessa o seu melhoramento tanto ao publico, como aos particulares; mas sendo limitado o rendimento destinado para taes melhoramentos, preciso é que se estabeleça um plano bem combinado de estradas, em que se marque aquellas, que se devem levar primeiramente ao estado de perfeição, circumscrevendo as outras aos concertos e reparos indispensaveis; porque com o método até agora seguido de applicarem-se pequenas quantias para cada uma, parece que tarde teremos uma em termos, e haverá sempre motivo para se julgar, que ha mais disposição a favor duma, que doutra³⁹⁸.

Chama atenção que até aquele ano de 1834 a província ainda não dispusesse de um plano racional para o desenvolvimento de suas estradas, uma vez que estas eram tidas pelas sucessivas administrações como essenciais para o desenvolvimento paulista desde o tempo colonial, como se vem destacando ao longo deste capítulo. Digno de nota, também, a percepção da administração provincial, expressa no discurso do presidente, da necessidade de se criar tal plano a fim de garantir maior eficiência na aplicação dos poucos recursos disponíveis na conservação, ao menos, das estradas consideradas mais importantes³⁹⁹.

Com a abdicação de d. Pedro I, em 1831, os deputados da Assembleia-Geral, juntamente com os senadores, passaram a discutir a reforma de uma série de artigos da Constituição visando, sobretudo, limitar o poder moderador e conceder maior autonomia aos poderes locais. Assim, no âmbito das reformas constitucionais promovidas pelo Ato Adicional de 1834, a criação da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo (1835), conferiu certa autonomia a uma elite local que vinha ocupando os espaços de poder provincial desde o princípio da década de 1820⁴⁰⁰. A partir desse momento os próprios membros da elite paulista – eleitos por seus pares como deputados provinciais – eram os responsáveis diretos pela elaboração e aprovação do orçamento provincial e pela criação de novos tributos, desde que esses não prejudicassem “as imposições geraes do Estado⁴⁰¹”.

³⁹⁸ Eugenio Egas. *Galeria dos Presidentes de S. Paulo. Período Monarchico: 1822-1889*. São Paulo: Secção de Obras D' O Estado de S. Paulo, 1926, pp. 51-52.

³⁹⁹ Em 1837, Daniel Pedro Müller propôs “algumas ideas conducentes” ao melhoramento das estradas provinciais em sua estatística. Ali sugeriu um método de centralização, no qual todas as ramificações das estradas principais deveriam convergir para a estrada de Santos, que seria o eixo principal do sistema que ele estava propondo. No entanto, nenhum plano para as estradas foi adotado pela administração provincial até a criação da Diretoria de Obras Públicas, em 1844. Ver: Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de S.Paulo*. 3ª ed. facsimilada. Introdução de Honório de Syllos. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978, pp. 102-113. [1ª ed. 1838].

⁴⁰⁰ Para maiores detalhes acerca do processo de ocupação dos espaços de poder provincial por grupos da elite paulista ligadas à produção de açúcar entre os anos de 1820-1850, ver o segundo capítulo da dissertação de mestrado de José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 69-110.

⁴⁰¹ BRASIL. Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834. Faz algumas alterações e adições à Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832. In: *Coleccção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 17.

Segundo Miriam Dolhnikoff, os impostos que passaram a ser de competência provincial eram justamente aqueles que taxavam atividades internas, de difícil cobrança pelo governo central⁴⁰². Deste modo, a autonomia tributária conquistada pelas elites locais com a criação das Assembleias Provinciais significava a capacidade desse aparelho de Estado de arrecadar tributos que ele próprio instituía e de reinvesti-los nas rubricas que fossem identificadas como prioritárias para o desenvolvimento de cada província⁴⁰³.

Em São Paulo, na década de 1830, uma das prioridades era a elaboração de uma política econômica orientada ao investimento na expansão e modernização da rede viária. Em discurso proferido em fevereiro de 1835, por ocasião da abertura dos trabalhos da recém-instituída Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, Rafael Tobias de Aguiar já apontava aos deputados a importância do “melhoramento das estradas” para a “prosperidade da província”:

[...] Vós não ignoraes que um dos objetos que toca mais de perto a prosperidade da província é o melhoramento das estradas, porquanto sem meio fácil, e barato de transporte, de balde a natureza nos mimoseou com as terras mais fecundas, e todas as produções equinociaes, pois que estas virão a perecer nos celeiros, e o agricultor a abandonar sua fabrica com perda de utensílios, deslocação de capitaes e um novo tirocinio em outro qualquer emprego, e sempre em prejuizo da prosperidade publica. Isto nota-se na produção do assucar, porque tendo-se exportado em 1831, segundo os mappas da administração do Cubatão, 559.420 arrobas, tem diminuído para mais de 80 mil arrobas [...] e por isso espero que o reparo das existentes e abertura de novas merecerão certamente vossa particular atenção⁴⁰⁴.

Pelo excerto destacado acima, vê-se que Tobias de Aguiar considerava o estado de conservação das estradas o responsável direto pela diminuição de mais de 80 mil arrobas nas exportações de açúcar pelo porto de Santos em 1835, quando comparadas com os números de quatro anos antes. Com base em tais indicadores e diante das novas competências atribuídas aos deputados provinciais, o então presidente da Província dizia contar com o auxílio daqueles para “o reparo das [estradas] existentes e a abertura de novas”.

Assim, já nos primeiros meses de funcionamento da Assembleia Legislativa os deputados discutiram e aprovaram a Lei nº 11, de 24 de março de 1835, sancionando a criação de *Barreiras* nas estradas paulistas⁴⁰⁵, a qual estabelecia que:

⁴⁰² A taxação do comércio externo, bem mais rentável e fácil de recolher nas alfândegas, continuou sob a responsabilidade do governo central. Ver: Miriam Dolhnikoff. *O pacto imperial... Op. Cit.*, p. 107.

⁴⁰³ *Idem*, pp. 156-159.

⁴⁰⁴ Eugenio Egas; Oscar Motta Mello (orgs.). *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo: reconstituição desde 1835 a 1861*. São Paulo: Secção de Obras d’ “O Estado de S.Paulo”, vol. 1, 1926, pp. 17-18.

⁴⁰⁵ Já tivemos a oportunidade de publicar um estudo detido sobre a instituição das Barreiras para o desenvolvimento da rede viária da província de São Paulo entre 1835-50. Sobre o assunto, ver: José Rogério Beier. *As Barreiras como instrumento econômico para o desenvolvimento da rede viária da província de São Paulo (1835-1850)*. In: *Confins* [online], 32 | 2017. Disponível em: <<https://cutt.ly/SWV2vUU>>. Acesso em: 11 set. 2021.

[...] em todas as estradas existentes ou que de novo se abrirem atravessando a serra do mar nesta Província, ou seguindo para a Província do Rio de Janeiro, haverá barreiras onde se pague uma taxa para as obras da estrada respectiva, e das suas ramificações; e em nenhum caso o rendimento de uma estrada será applicado para outra, nem para outro algum objeto⁴⁰⁶.

As taxas cobradas nas Barreiras não devem ser confundidas com os *Registros*. Como apontou Hernani Maia Costa, diferentemente destes últimos, as Barreiras não tinham a função de registrar ou cobrar impostos, direitos de saídas ou dízimos, uma vez que sua tributação não recaía sobre a mercadoria. A função das Barreiras enquanto posto fiscal era o de cobrar taxas que deveriam incidir sobre carros, animais ou pessoas, independente da mercadoria que se estivesse transportando. Portanto, as Barreiras devem ser compreendidas como taxas itinerantes, algo similar aos pedágios, passagens de rios ou direitos de portagem⁴⁰⁷.

A forma e os valores a serem cobrados pelos arrecadadores nos postos fiscais eram regulados pelo Artigo 2º da lei das Barreiras, que estabelecia que as taxas fossem cobradas a cada vez que nela passavam pessoas ou animais, tanto na ida quanto na volta, variando de 40 réis para pessoas a pé; passando a 200 réis para muares e cavalares, até atingir 300 réis para o gado vacum⁴⁰⁸.

Para os cofres provinciais, os valores arrecadados nas Barreiras rapidamente se converteram em uma das principais rubricas dentre as receitas recolhidas pela administração provincial. A principal Barreira arrecadadora foi a que se estabeleceu no Cubatão de Santos para taxar o tráfego de toda a produção que circulava pela Calçada do Lorena. Como era de se esperar, a maior parte dos valores arrecadados decorria do transporte do açúcar produzido serra acima e escoado por esta via até o porto de Santos.

Os valores levantados já no primeiro ano de sua instalação podem ser auferidos através da lei do orçamento provincial do ano de 1835. Da receita total prevista, orçada em 243:700\$000 réis, o montante de 68:200\$000 réis correspondia a valores provenientes da arrecadação nas Barreiras⁴⁰⁹. Tal soma representa quase 30% de toda a arrecadação provincial prevista para ser recolhida apenas a partir das taxas das Barreiras.

⁴⁰⁶ SÃO PAULO (Província). Lei nº 11, de 24 de março de 1835. *Determina o estabelecimento de barreiras em todas as estradas existentes ou que de novo se abrirem, atravessando a Serra do Mar nesta Província, ou seguindo para o Rio de Janeiro, para cobrança da taxa que deverá ser aplicada às obras das mesmas estradas*. Disponível em: <<https://cutt.ly/yWV2258>>. Acesso em 11 set. 2021.

⁴⁰⁷ Cf. Hernani Maia Costa. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. São Paulo, 1984. 243 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984, pp. 15-16.

⁴⁰⁸ Ver a tabela completa das taxas em: ANAIS da ALPSP, 1835, pp. 209-210.

⁴⁰⁹ ANAIS da ALPSP, 1835-1836, pp. 222-224.

Os recursos arrecadados com as barreiras não foram apenas revertidos nas obras de manutenção das próprias estradas, mas também acabaram sendo empregados em tentativas de solucionar a carência de mão-de-obra especializada para o planejamento, execução e direção de obras públicas, principalmente as estradas. Dito de outra forma, os deputados da assembleia paulista buscavam alternativas para formar engenheiros na própria província. Até então, os profissionais a serviço da administração provincial haviam se formado em academias europeias, como João da Costa Ferreira e Daniel Pedro Müller. Quando muito, frequentaram as aulas no Rio de Janeiro, como Antônio Rodrigues Montesinho. Os poucos oficiais formados na própria capital paulista resultaram de experiências pontuais tentadas por diferentes capitães gerais no decorrer das primeiras décadas do século XIX.

Não foi por outra razão, portanto, que os deputados da primeira legislatura da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo determinaram a criação do Gabinete Topográfico de São Paulo, em março de 1835. A proposta dos deputados era que esse gabinete fosse uma repartição provincial de obras públicas que, dentre outros equipamentos previstos em sua estrutura, mantivesse uma escola para a formação de engenheiros construtores de estradas. O Gabinete Topográfico chegou a funcionar, ainda que de modo intermitente entre 1835-38 e 1840-49, tendo mais de cinquenta alunos matriculados e mais de uma dezena indivíduos que efetivamente concluíram sua formação, tendo atuado como engenheiros civis nas obras públicas paulistas durante a segunda metade do Oitocentos⁴¹⁰.

Portanto, desde os primeiros anos após sua instituição, as Barreiras se converteram em um dos principais instrumentos que “nortearam a reestruturação da política tributária da Província, significando, em alguns momentos, a maior das rendas do orçamento provincial⁴¹¹”. Prova disso é que, entre 1835-40, por exemplo, o valor arrecadado com as taxas de Barreiras esteve sempre entre as três maiores receitas provinciais. Dentre todas as Barreiras, a localizada na Calçada do Lorena era a mais rentável para o Tesouro Provincial, sendo a estrada que ligava a região do planalto ao porto de Santos, igualmente, a que mais demandava os recursos arrecadados para manutenção, melhorias e, até mesmo, a criação de uma nova estrada.

Até a instituição das Barreiras, a falta de recursos era um dos grandes obstáculos para que a execução da nova estrada saísse da condição de eterno anseio da administração paulista

⁴¹⁰ Para um estudo detalhado sobre o Gabinete Topográfico de São Paulo, ver: José Rogério Beier. “O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento de governo da província de São Paulo (1835-1849)”. In: *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v.6, n.2, pp.320-337, 2013. Ver também: José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 252-313.

⁴¹¹ Hernani Maia Costa. *As Barreiras de São Paulo... Op. Cit.*, p. 225.

e dos produtores e negociantes de açúcar. Já no início de 1836, resolvida a questão de como se iria financiar a nova estrada, o presidente da província encarregou ao engenheiro militar Daniel Pedro Müller a elaboração do plano de uma estrada carroçável de Cubatão até “as povoações mais consideráveis”⁴¹². Trata-se dos planos para a construção da estrada da Maioridade, via de comunicação que ligaria a região do planalto paulista ao porto de Santos, em substituição à antiga Calçada do Lorena.

Iniciada efetivamente em 1838, durante a gestão do presidente Bernardo José Pinto Gavião Peixoto (1836-38), a direção da estrada da Maioridade ficou a cargo do engenheiro germânico Karl Abraham Bresser, contratado pela administração provincial para este fim. Embora a circulação pela Estrada da Maioridade tenha começado por volta de 1841, durante o governo de Rafael Tobias de Aguiar (1840-41), o tráfego de carros de eixo móvel só se iniciou em 1844. Dois anos mais tarde foi realizada uma solenidade inaugural com a presença do imperador, d. Pedro II, que faz a viagem de Cubatão a São Paulo, sendo recebido no alto da serra por uma comitiva que contava com a presença de ilustres paulistas como o senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro e Rafael Tobias de Aguiar, dentre outros.

Na primeira metade da década de 1840, portanto, a Calçada do Lorena foi finalmente substituída pela Estrada da Maioridade ou, dito de outra forma, como propõe Maria Thereza Petrone, o caminho do açúcar deu lugar à estrada do café:

O caminho do mar que antes fôra estrada de pedestres e, depois, com o advento da economia canavieira no planalto, de tropas, só se transforma em via carroçável com a decadência da cultura da cana. A estrada do açúcar foi uma estrada de tropas. É com a estrada do café que aparecem os carros. O açúcar contou, pois, essencialmente, com um transporte em tropas, numa estrada para o porto exportador adaptada a tal fim. Foi o açúcar mercadoria de difícil transporte e facilmente deteriorável, que sugeriu a estrada de rodagem. Foi também o açúcar que financiou as pesquisas para tal fim e sua execução. Mas o certo é que a estrada carroçável só se torna realidade na fase do café⁴¹³.

O excerto destacado acima traz implícito o longo processo de melhorias técnicas que acabamos de descortinar desde a chegada de Bernardo José de Lorena, em 1788, até os primeiros anos da década de 1840. Quando aquele governador ordenou o planejamento e abertura de um novo caminho a ser executado com recursos da Fazenda Real, introduziu na capitania um corpo de engenheiros militares que permaneceu à serviço da administração mesmo

⁴¹² Eugenio Egas. *Galeria dos Presidentes de São Paulo: período monarchico 1822-1889*. São Paulo: Secção de obras d’ “O Estado de S.Paulo”, v.1, 1926, p. 57; ver também: Eugenio Egas; Oscar Motta Mello (orgs.) *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo 1835-1836*. São Paulo: Secção de Obras d’ “O Estado de S.Paulo”, 1926.

⁴¹³ Maria Thereza Schorer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 203.

após a Independência, sendo estes os principais responsáveis pelo processo de transformação da infraestrutura viária que garantiu, posteriormente, a rápida introdução e desenvolvimento da lavoura cafeeira nas áreas de serra acima, como apontou Petrone.

A introdução de novas técnicas de construção na infraestrutura viária, como o calçamento em pedra dos caminhos, as novas pontes em cantaria e os muitos aterros feitos entre a região de planalto e o litoral, contribuíram da maneira possível à época para favorecer o escoamento dos crescentes volumes de açúcar produzidos centenas de quilômetros no interior da capitania até o litoral. Pode-se afirmar, inclusive, que foram determinantes para o processo de desenvolvimento da própria infraestrutura portuária santista, que acabou por converter a antiga vila agrária no principal porto exportador da capitania, depois província de São Paulo⁴¹⁴.

Tais mudanças representam um primeiro movimento de transição em direção ao período dos meios técnicos, marcado pela busca constante em se atenuar o “império da natureza” a partir da introdução de novas técnicas, como postularam María Laura Silveira e Milton Santos⁴¹⁵. Tal processo, iniciado com o simples calçamento em pedra de um caminho e a substituição definitiva dos indígenas por tropas de mulas no transporte mercantil, culminou, décadas mais tarde, com a introdução de outras técnicas de pavimentação das estradas, como a macadamização⁴¹⁶, bem como com o planejamento e abertura das ferrovias e o emprego de novos meios de transportes mercantil, como os carros de eixos móveis, bem como os navios e trens à vapor, ao longo das décadas intermediárias do Oitocentos.

Essa transição da infraestrutura legada pela economia açucareira à cafeeira, no começo dos anos 1840, será discutida na parte final do terceiro capítulo deste trabalho. Para os propósitos que nos interessam para a conclusão deste capítulo, resta-nos, ainda, apresentar exemplos de como o desenvolvimento da economia açucareira exportadora em São Paulo teve impacto na promoção de uma maior articulação ou na desarticulação de dois dos principais eixos da rede de caminhos estabelecidos na primeira metade do Setecentos.

⁴¹⁴ Em sua dissertação sobre a população e comércio de Santos entre 1775-1836, Ricardo Di Carlo busca enfatizar o papel da economia açucareira paulista na transformação do perfil socioeconômico da vila santista, que deixou de se concentrar nas atividades agrárias para voltar-se às mercantil-portuárias durante as primeiras décadas do século XIX. Para uma análise detida desse processo, ver: Ricardo Felipe Di Carlo. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos (1775-1836)*. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

⁴¹⁵ Cf. Milton Santos; María Laura Silveira. *Op. Cit.*, pp. 27-28.

⁴¹⁶ A macadamização é um tipo de pavimento empregado no calçamento de estradas, desenvolvido por volta de 1820 pelo escocês John Loudon McAdam. Em São Paulo, sua técnica foi utilizada na construção da Estrada da Maioridade, iniciada em 1838, mas apenas aberta ao tráfego de carros em 1844, como acabamos de destacar.

2.3) ESTÍMULO E RETRAÇÃO: A ECONOMIA AÇUCAREIRA E O FLUXO MERCANTIL PELOS CAMINHOS DO SUL E DAS MONÇÕES

Se eu pudesse alguma coisa para com Deus, lhe rogaria quisesse dar muita geadada anualmente nas terras de serra acima, onde se faz o açúcar; porque a cultura da cana tem sido muito prejudicial aos povos: 1º porque tem abandonado ou diminuído a cultura do milho e feijão, e a criação dos porcos, e estes gêneros têm encarecido: assim como a cultura de trigo, e a do algodão e azeites de mamona; [...] 5º porque exige grande número de bestas muares que não procriam e que consomem muito milho [...].

José Bonifácio de Andrada e Silva⁴¹⁷.

Como se vem destacando ao longo deste capítulo, o antigo caminho que ligava São Paulo a Santos foi o eixo do sistema de comunicações da capitania paulista onde ocorreram as maiores transformações decorrentes da introdução e consolidação da lavoura canavieira nas áreas de “serra acima” em fins do Setecentos. A abertura da Calçada do Lorena, bem como todos os melhoramentos viários que acabamos de detalhar são evidências inequívocas a confirmar essa assertiva. No entanto, este não foi o único eixo do sistema viário afetado diretamente pelo desenvolvimento da economia açucareira exportadora em São Paulo. Outros caminhos foram diretamente impactados por essa nova dinâmica econômica, na medida em que seus fluxos mercantis se viram grandemente ampliados, como no caso do comércio de muares pelo Caminho do Sul; ou diminuídos, como se deu com o abastecimento de gêneros alimentícios através da antiga Rota das Monções.

Quando José Bonifácio de Andrada e Silva escreveu o contundente lamento que apresentamos na epígrafe acima, ele não tratava diretamente da questão dos sistemas de caminhos e transporte da capitania, mas buscava apresentar uma série de razões por que ele julgava “prejudicial aos povos” o desenvolvimento da economia açucareira nas áreas de serra acima⁴¹⁸. Seu arrazoado, porém, parece-nos oferecer um bom ponto de partida para refletir como a expansão da lavoura canavieira pelo quadrilátero do açúcar repercutiu na rede de caminhos internos paulista, pois aponta dois aspectos que consideramos essenciais para a compreensão desse problema: a ampliação do comércio de bestas muares vindas dos campos

⁴¹⁷ José Bonifácio de Andrada e Silva. *Projetos para o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 93.

⁴¹⁸ O texto foi escrito em 1819, momento em que José Bonifácio reencontrava São Paulo após um período de 36 anos de ausência (1783-1819). Nesse período, sua terra natal passou por diversas transformações socioeconômicas em decorrência da consolidação da lavoura canavieira na região de planalto a oeste da cidade de São Paulo. Para Bonifácio, sete eram as razões que explicavam por que ele desejava ver destruídas as áreas onde se produzia o açúcar paulista: 1) pelo abandono da cultura de gêneros alimentícios nas áreas de serra acima; 2) pela introdução/ampliação da mão-de-obra africana; 3) pela devastação das matas; 4) pela diminuição dos trabalhadores na agricultura; 5) pela introdução/ampliação bestas muares; 6) ilegível; 7) pela produção da aguardente. Ver: José Bonifácio de Andrada e Silva. *Projetos para o Brasil... Op. Cit.*, p. 93.

do Sul e a diminuição das culturas de gêneros alimentícios em algumas áreas onde a lavoura canavieira se desenvolveu largamente.

Quanto ao primeiro ponto, isto é, a substituição dos indígenas pelos muares para o transporte dos gêneros de exportação desde as zonas produtoras até o porto de Santos, trata-se de uma iniciativa que vinha sendo incentivada desde a entrada do morgado de Mateus no governo da capitania de São Paulo em 1765⁴¹⁹. Todavia, o emprego das mulas como modalidade de transporte no trecho de serra só ganhou concretude a partir da abertura da Calçada do Lorena. Desse modo, no que diz respeito ao afluxo de muares dos campos do Sul ao planalto paulista, interessa-nos analisá-lo a partir de sua relação com a grande ampliação da demanda por este animal para atender as necessidades de transporte da produção dos núcleos açucareiros de serra acima até o porto de Santos. Busca-se, sobretudo, compreender em que medida o desenvolvimento da economia açucareira paulista foi importante para manter este eixo viário articulado ao sistema de comunicações interiores do Centro-Sul da América portuguesa, depois Brasil, durante a primeira metade do Oitocentos.

Já no que diz respeito ao segundo ponto, isto é, a percepção de abandono ou diminuição da cultura de gêneros alimentícios nas áreas onde se desenvolveu a lavoura canavieira para exportação, deve-se ter sempre em conta que a historiografia que se debruçou sobre esse problema vem apontando suas conclusões na direção oposta. Luna e Klein, assim como outros autores, já demonstraram como as culturas de gêneros alimentícios como o milho, o feijão e a mandioca se mantiveram importantes em São Paulo até mesmo na região do quadrilátero do açúcar⁴²⁰. Apesar disso, a impressão de abandono dessas culturas registrada no lamento de Bonifácio levou-nos a questionar até que ponto ela poderia ser observada em alguns locais

⁴¹⁹ Para o morgado de Mateus, a melhoria do caminho até Santos e a substituição dos indígenas por bestas muares no transporte mercantil facilitaria o comércio, pois aumentaria o volume de cargas e diminuiria o tempo gasto no transporte, favorecendo os próprios condutores das mercadorias pela diminuição do frete. Ver: OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao secretário de Estado dos Negócios Interiores do Reino, o conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre os aldeamentos de índios e o estado do caminho do Cubatão de Santos. In: *DIHCSP*, São Paulo, vol. 73, p. 196, 1952. Para algumas considerações sobre o custo do transporte do açúcar em lombo de mulas no século XVIII, ver: Myriam Ellis. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial. In: Alfredo Ellis Jr. *A economia paulista no século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, pp. 198-199. Ver, especialmente, o quadro geral dos preços do transporte, na página 204, onde a autora detalha os custos por modalidade de transporte.

⁴²⁰ Cf. Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. Ascensão da produção comercial do açúcar. In: *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005, pp. 55-80. Para estudos mais recentes, ver: José Jobson de Andrade Arruda. A essencialidade agropastoril da economia colonial: a fazenda mista paulista. In: *História (São Paulo)*, v. 39, 2020. Disponível em: <<https://cutt.ly/dEyqiVY>>. Acesso em 17 set. 2021; Marco Volpini Micheli. *São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)*. 2018. 320 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018; Francisco Alves da Silva. *Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)*. São Paulo, 2003, 258f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

específicos, como a vila de Itu e as antigas freguesias de Araritaguaba, Campinas e Piracicaba. Não se deve esquecer que quando o insigne santista saiu da capitania, em 1783, esses núcleos urbanos ainda abasteciam Cuiabá e Vila Bela, no Mato Grosso, com milho, feijão e farinha, que seguiam pelas canoas através da Rota das Monções. Entretanto, quando Bonifácio retornou a São Paulo em 1819, essas áreas estavam todas tomadas por grandes plantações de cana-de-açúcar, largas escravarias e novos caminhos que as comunicavam com o porto de Santos para a exportação do açúcar.

Assim, esses dois pontos levantados a partir do texto de José Bonifácio nos instou a problematizar o impacto da economia açucareira exportadora paulista sobre o fluxo mercantil através de dois dos principais eixos de sua rede de caminhos: a ampliação do afluxo de muares pelo *Caminho do Sul*; a desarticulação do abastecimento de gêneros alimentícios pela *Rota das Monções*. Estes são os dois problemas que buscaremos analisar nas páginas seguintes.

Caminho do Sul: açúcar e comércio de animais

A circulação e comércio de animais pelo chamado caminho de Viamão ou caminho do Sul, sobretudo na segunda metade do Setecentos, permanece, ainda hoje, carente de dados que permitam comparar o afluxo dos diferentes tipos de animais pelo dito caminho. Como bem destacou Carlos Suprinyak, os dados desse período disponíveis para análises são ainda as estimativas realizadas por Aluísio de Almeida na década de 1940, os números compilados por José Alípio Goulart para o ano de 1751 e, por fim, os contabilizados por Martha Hameister em relação aos animais conduzidos pelo registro de Curitiba entre 1769-71⁴²¹.

Para a última década do Setecentos há dados referentes aos dois triênios de 1793-95 e 1796-98 compilados na memória econômica elaborada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça⁴²².

Apesar de lacunar, como se pode depreender pelos dados reunidos na *tabela 3*, a seguir, as informações sobre o afluxo de animais provenientes do Sul da América portuguesa durante

⁴²¹ Carlos Eduardo Suprinyak. *Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Araraquara: Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, 2006, p. 25. Ver também: Aluísio de Almeida. Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 186, 1945, p. 169; José Alípio Goulart. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, p. 197-198; Martha Hameister. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c.1727-1763)*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.

⁴²² Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. “Mappa dos Animaes q.’ entrarão nesta Capitania de S. Paulo pelo Reg.to de Coritiba vindos do Contint.e do Sul nos dous Trienneos que principiãrão em Janeiro de 1793, e findarão em Dezembro de 1798”. In: *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 15, doc. 25, p. 246, 1961.

o Setecentos dão conta de uma tendência segundo a qual o número dos cavaleares e bovinos excedia o dos muares, como se pode observar na tabela abaixo.

Tabela 3: Passagem de animais pelo Registro de Curitiba (1769-1771).

Ano	Cavalos	Mulas	Éguas	Reses	Burros	Totais	Muare/Animais
1769	5.617	1.909	67	2.174	3	9.770	20%
1770	5.174	2.140	0	2.337	0	9.651	22%
1771	5.404	3.074	0	2.437	0	10.915	28%
Média	5.398	2.374	22	2.316	1	10.112	23%

Fonte: Martha Hameister. *O Continente do Rio Grande de São Pedro... Op. Cit.*, p. 179.

O maior volume médio de bovinos e cavaleares, totalizando 76,5% do tráfego de animais do período, explica-se em razão do aumento da demanda por transporte e carne verde dos mercados mineradores e do Rio de Janeiro, nova capital do Estado do Brasil. Esse cenário, porém, acabaria por se transformar na última década daquela centúria, após a retração da produção aurífera, com o aumento da demanda por abastecimento no Rio de Janeiro e a consolidação da lavoura canavieira nas áreas de serra acima. Nesse sentido, os dados apresentados na memória do capitão general Castro e Mendonça, reproduzidos na *tabela 4*, a seguir, permitem uma aproximação comparativa do tráfego de animais na última década do Setecentos com aqueles registrados entre 1769-71.

Tabela 4: Animais que entraram em São Paulo pelo Registro de Curitiba vindos do continente do Sul (1793-96).

Ano	Bestas	Cavalos	Bois	Totais	Bestas/Animais
1793	3.860	2.214	1.886	7.960	48%
1794	5.380	3.100	3.492	11.972	45%
1795	8.983	2.817	3.063	14.863	60%
1796	3.610	1.606	1.662	6.878	52%
1797	4.465	2.971	4.485	11.921	37%
1798	11.498	4.037	6.654	22.189	52%
Média	6.299	2.791	3.540	12.631	50%

Fonte: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Mappa dos Animaes... Op. Cit.*, p. 246.

A análise do volume do tráfego dos diferentes animais apresentado nas *tabelas 3 e 4* sugerem que já na última década do Setecentos o número médio de muare havia ultrapassado o dos demais rebanhos, invertendo a tendência observada no comércio de animais durante as décadas anteriores. Mais que isso, tais cifras, quando comparadas às verificadas entre os anos de 1820-40, apresentadas nas *tabelas 5 e 6*, a seguir, apontam para a condição das mulas como o principal negócio de animais provenientes dos campos sulinos, ainda que se observe alguma oscilação pontual durante a década de 1820.

Tabela 5: Animais em trânsito por Sorocaba.

Anos	Muare	Cavalos	Éguas	Potros	Reses	Totais	Muare/Animais
1820	16.051	2.858	97	485	7.048	26.539	60%
1821	13.981	1.919	42	48	7.620	23.610	59%
1822	20.761	2.162	46	2	7.503	30.474	68%
1826	14.409	2.994	6.431	114	6	23.954	60%
1827	12.268	3.206	6.943	0	0	22.417	55%
1828	10.014	5.226	6.082	0	0	21.322	47%
1829	8.663	7.400	5.754	0	0	21.817	40%
Média	13.735	3.681	3.628	93	3.168	24.305	57%

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de dados compilados por Maria Thereza Schörer Petrone. *O Barão de Iguape*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1976, pp. 21-27.

Considerando-se apenas o número médio dos animais que chegaram ao mercado de Sorocaba entre as décadas de 1820 e 1840, verifica-se que a proporção dos muare em relação ao comércio dos demais animais vai aumentando constantemente, partindo dos 50% entre 1825-29 até atingir a impressionante marca de 82% de todo o comércio de animais em fins dos 1840.

Tabela 6: Número médio de animais e de muare chegados no mercado de Sorocaba (1825-49)

Período	Muare	Animais	Muare/Animais
1825-29	10.702	21.448	50%
1830-39	19.308	29.706	65%
1840-49	26.429	32.261	82%

Fonte: Herbert Klein. *A oferta de muare no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880*. In: Estudos Econômicos, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 356, mai.-ago. 1989.

Como se vem destacando, a inversão dessa tendência em favor dos muare na comparação entre a segunda metade do Setecentos e a primeira do Oitocentos pode ser explicada, em boa medida, pelo incremento da demanda por esses animais em razão do constante crescimento dos volumes de açúcar produzidos no quadrilátero do açúcar verificado, justamente, no período que se estende entre as décadas de 1790-1840⁴²³.

Tais dados oferecem indícios sólidos de que a economia açucareira paulista desempenhou um papel relevante no processo de integração dos territórios meridionais da América portuguesa ao conjunto da economia colonial. Nesse sentido, Celso Furtado argumentou, com muita razão, para a subordinação do processo de integração da região “rio-grandense” às demandas de um centro dinâmico irradiador⁴²⁴. Furtado referia-se, nesse caso, à

⁴²³ Não se pode ignorar o grande impulso dado a esse aumento na demanda por muare pelo transporte dos gêneros alimentícios relativos ao abastecimento do Rio de Janeiro nesse mesmo período. No entanto, essa atividade, sozinha, não dá conta de explicar as proporções verificadas durante a primeira metade do Oitocentos.

⁴²⁴ Para Furtado, os efeitos indiretos da economia mineira foram os responsáveis por articular as diferentes regiões do Sul do país, tornando-as interdependentes, e não a pecuária. Em diálogo direto com a obra de Roberto Simonsen, Furtado considerava “um equívoco supor que foi a criação que uniu essas regiões. Quem as uniu foi a procura de gado que se irradiava do centro dinâmico constituído pela economia mineira”. Ver: Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. 34ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 122-123. [1ª ed. 1959].

economia mineira durante a primeira metade do Setecentos. Entretanto, com o início da retração da mineração a partir da década de 1760, e o deslocamento do eixo da economia colonial para um novo centro dinâmico, o Rio de Janeiro, esse processo de integração irá encontrar continuidade no comércio de mueres decorrentes das crescentes demandas pelo açúcar paulista cujo fluxo se integrava, em sua maior parte, aos volumes exportados para a Europa a partir do novo centro irradiador, como se verá em detalhes no terceiro capítulo deste trabalho.

Rota das Monções: açúcar e abastecimento de gêneros alimentícios

Ao contrário do Caminho do Sul, a via fluvial que comunicava a capitania de São Paulo ao Mato Grosso, também conhecida como rota das monções, passou por um processo de declínio e desarticulação após a retração da economia mineira, nomeadamente, da última década do século XVIII até a década de 1820. A historiografia que se debruça sobre as monções e o abastecimento da capitania do Mato Grosso é inequívoca ao apontar a abertura e consolidação do caminho terrestre comunicando Cuiabá a Goiás como a principal razão por trás desse processo de desarticulação da rota monçoeira⁴²⁵. Não apenas as comunicações terrestres, mas também o surgimento de outras rotas fluviais, como as que comunicavam a capitania mato-grossense ao Pará pelos rios Madeira-Guaporé ou, ainda, pelo Tapajós.

Em 1820, o naturalista francês, Auguste Saint-Hilaire, já comentava acerca do desuso da rota das monções no relato de sua viagem à Província de São Paulo.

[...] quando foi aberta em 1737 a estrada que liga Goiás a São Paulo e se estabeleceu comunicação entre a Província de Mato Grosso, o Rio de Janeiro e a Bahia; quando enfim, se estabeleceu o costume de usar os Rios Guaporé, Madeira e Maranhão para ir ao Pará, a estrada fluvial São Paulo-Cuiabá passou a ser menos frequentada. À época da minha viagem, fazia quinze anos que vinha sendo pouco usada, e três anos depois os comerciantes a abandonaram inteiramente. Unicamente o governo se servia delas às vezes para enviar tropas ou munição de guerra ao Mato Grosso...⁴²⁶

Sérgio Buarque de Holanda, por sua vez, afirmava que teria sido uma combinação de fatores que pôs fim às monções, dentre as quais destaca a escassez de árvores apropriadas para a fabricação das canoas que faziam as viagens; o esgotamento das minas do Oeste; o

⁴²⁵ Esse caminho comunicava Cuiabá a Goiás e, da capital goiana partia em direção a Capitania de Minas Gerais até atingir o Rio de Janeiro. Uma variação desse caminho também comunicava Cuiabá a São Paulo por via terrestre, tendo como ponto intermediário a Vila Boa de Goiás. Para mencionar apenas um exemplo mais recente dessa historiografia, ver: Silvana Alves de Godoy. *Itu e Ararituaba na rota das Monções (1718-1838)*. 2002. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002, p. 203-210.

⁴²⁶ Auguste Saint-Hilaire. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia, Edusp, 1976, p. 178-180.

desenvolvimento das rotas terrestres e fluviais e uma epidemia de febre tifoide vitimando o que restara de pilotos e profissionais conhecedores da rota fluvial⁴²⁷.

No entanto, ainda pouca atenção foi dada a outros fatores que também podem ter contribuído com esse declínio. De modo mais específico, questiona-se, aqui, em que medida o desenvolvimento da lavoura canavieira, justamente em vilas paulistas que abasteciam Mato Grosso de gêneros alimentícios⁴²⁸, teria contribuído para a diminuição do fluxo comercial pela via das monções.

Ora, um primeiro passo para se mensurar o volume do comércio de gêneros alimentícios entre as capitânicas de São Paulo e Mato Grosso foi o de localizar séries documentais com quaisquer informações dos produtos que circularam pela rota monçoeira. Nesse sentido, recorreu-se, à princípio, aos documentos fiscais referentes aos chamados “portos secos” da capitania de São Paulo, mais especificamente o de Porto Feliz. Também se fez uso das listas nominativas dos habitantes das sobreditas vilas paulistas, em especial a partir de 1798, quando estas passaram a incluir mapas dos gêneros produzidos e consumidos nas vilas, assim como os gêneros exportados e importados⁴²⁹.

Quanto à movimentação comercial de Porto Feliz em direção à capitania mato-grossense, localizou-se apenas uma listagem, reproduzida a seguir na *tabela 7*, com informações dos volumes exportados para o ano de 1801⁴³⁰.

⁴²⁷ Cf. Sérgio Buarque de Holanda. *Monções*. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 98-99.

⁴²⁸ Especialmente as vilas de Porto Feliz, Itu, São Carlos (atual Campinas) e Constituição (atual Piracicaba).

⁴²⁹ O termo “gênero de exportação”, aqui, tem o sentido que a documentação do final do século XVIII e primeira metade do XIX dava a ele, isto é, quaisquer produtos comercializados de um núcleo urbano para outro, independente de o núcleo comprador estar localizado no exterior, no próprio país ou, ainda, na própria capitania/província.

⁴³⁰ Essa listagem foi mandada fazer pelo então capitão-general de São Paulo, Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802) e, além dos dados referentes a Porto Feliz, traz informações de outros portos secos paulistas como os de Moji-Guaçu, Porto do Meira, Curitiba, Guarda de Extrema e Campanha de Toledo. O documento foi publicado por Affonso de Taunay nos Anais do Museu Paulista.

Tabela 7: Volumes dos gêneros comercializados entre Porto Feliz e a capitania de Mato Grosso (1801)

#	Produto	Gênero	Quantidade	Unidade
1	Sal	Alimentares	820	Alqueires
2	Farinha de mandioca	Alimentares	785	Alqueires
3	Feijão	Alimentares	400	Alqueires
4	Farinha de trigo	Alimentares	100	Arrobas
5	Marmelada	Alimentares	24	Arrobas
6	Vinho	Alimentares	167	Frasqueiras
7	Aguardente do Reino	Alimentares	6	Frasqueiras
8	Aguardente da Terra	Alimentares	25	Frasqueiras
9	Malvásia	Alimentares	3	Frasqueiras
10	Azeite doce	Alimentares	4	Frasqueiras
11	Vinagre	Alimentares	4	Frasqueiras
12	Capados	Animais	120	Unidades
13	Escravos	Escravos	46	Unidades
14	Ferro	Ferragens	16	Arrobas
15	Aço	Ferragens	50	Arrobas
16	Chapas de cobre	Ferragens	22	Arrobas
17	Pregos sortidos	Ferragens	8.000	Unidades
18	Cravos de ferrar	Ferragens	6.000	Unidades
19	Machados	Ferramentas	340	Unidades
20	Enxadas	Ferramentas	280	Unidades
21	Foice	Ferramentas	465	Unidades
22	Almocafres	Ferramentas	740	Unidades
23	Alavancas	Ferramentas	400	Unidades
24	Cera do Reino	Outros	16	Arrobas
25	Chumbo	Outros	48	Arrobas
26	Louças	Outros	5	Caixões
27	Pólvoras	Outros	12	Barris
28	Fazendas	Têxteis	601	Fardos
29	Panos de algodão	Têxteis	3.260	Varas

Fonte: Affonso d'Escragnolle Taunay. In: *Anais do Museu Paulista*, t. XV.

Sobre esse comércio, os dados da tabela acima revelam que ele girava em torno de gêneros alimentícios, animais, escravos, têxteis, ferragens e ferramentas. A maior parte desses produtos, como os vinhos, a aguardente do reino, a malvasia, o sal, a pólvora, o chumbo, as ferragens, as ferramentas e fazendas vinham de Portugal e eram reexportados por São Paulo ao Mato Grosso. Já os gêneros alimentares (feijão, marmelada e farinhas) e os animais (porcos), eram produzidos na região, isto é, na própria vila de Porto Feliz e suas vizinhas, como Itu, São Carlos e Constituição⁴³¹.

Assim, para entender o comércio de alimentos para a capitania de Mato Grosso nesse período, é necessário mapear não só a produção das vilas de Porto Feliz, mas também de suas vizinhas, principalmente as vilas de Itu e São Carlos, que a abasteciam com os gêneros que seguiam a Cuiabá. No que diz respeito à produção de gêneros de exportação na própria vila de Porto Feliz, os dados reproduzidos na *tabela 8*, a seguir, indicam um aumento nas produções de açúcar e aguardente,

⁴³¹ Deve-se ter em mente que os núcleos urbanos de Constituição e São Carlos tiveram, em sua origem, papel importante na estratégia geopolítica do Morgado de Mateus. Em sua “diversão pelo Oeste”, tais núcleos eram fundamentais como pontos de abastecimento das expedições que desciam o Tietê para o Iguatemi. [Ver: Maria Fernanda Derntl. *Método e arte... Op. Cit.*, p. 104-105].

sobretudo a partir da segunda década do Oitocentos, e uma produção pequena e inconsistente dos gêneros alimentícios de abastecimento, como o feijão, a farinha, o toucinho, o milho e o arroz.

Tabela 8: Volumes dos gêneros exportados pela vila de Porto Feliz (1798-22)

Exportação: Vol./Anos									
Gênero	1798	1799	1801	1802	1817	1818	1820	1822	Total Geral
Açúcar	25.940	28.552	27.200	14.000	60.424	85.276	75.540	97.432	414.364
Aguardente					1.200	604	1.236	1.500	4.540
Feijão	320		250	60	200		486		1.316
Farinha	450			80			300		830
Porcos						539		190	729
Tabaco	440								440
Toucinho	160		200	40					400
Milho			400						400
Arroz	16						100		116
Couros	2		2			8			12
Canoas				4					4
Total Geral	27.328	28.552	28.052	14.184	61.824	86.427	77.662	99.122	423.151

Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de Porto Feliz (1798-1822). Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.

Os números referentes a Porto Feliz reforçam a hipótese de que os produtores daquela vila concentraram seus esforços na produção de açúcar e aguardente, diminuindo consideravelmente a produção de gêneros alimentícios para a exportação.

No que diz respeito à vila açucareira ituana, as listas nominativas para o período de 1798 a 1818 dão conta apenas da exportação de quatro gêneros: açúcar, aguardente, café e couros, como se pode ver pelos dados reunidos na *tabela 9*.

Tabela 9: Volumes dos gêneros exportados pela vila de Itu (1798-18)

Exportação Vol./Ano									
Gênero	1798	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1808	1809
Açúcar	65.552	66.404	58.560	45.360	51.696	52.448	69.848	79.692	70.104
Aguardente				16.560					
Café	32	108	80	148	16	120			
Couros		150							
Exportação Vol./Ano									
Gênero	1810	1811	1812	1813	1815	1816	1817	1818	Totais
Açúcar	25.400	31.424	51.996	53.240	44.824	57.236	71.040	104.616	999.440
Aguardente									16.560
Café							84	68	656
Couros									150

Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de Itu (1798-1818). Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.

Tal como havia ocorrido com a vila de Porto Feliz, observa-se um grande aumento na produção açucareira para todo o período, com alguma oscilação no começo da década de 1810. Vale observar, entretanto, que não foram encontradas nas listas nominativas para esse período, as tabelas contendo informações sobre a produção de gêneros alimentícios para a exportação. Verificou-se, por outro lado, a ocorrência de algumas tabelas com dados referentes à produção de gêneros para o consumo dos habitantes da vila. Com efeito, tal distinção sugere que a vila de Itu não produziu alimentos para exportação, mas apenas para seu próprio abastecimento.

Por fim, cumpre analisar os dados do comércio exportador da vila de São Carlos para o período de 1798-1822. Quanto a esse assunto, os dados reunidos na *tabela 10* também apontam para um grande aumento nos volumes exportados de açúcar e aguardente nesse período. No que diz respeito aos gêneros alimentícios, destacam-se, principalmente, os volumes exportados de milho, toucinho, feijão e farinha. Ainda que o crescimento dessas produções seja intermitente, trata-se de volumes não desprezíveis no que diz respeito ao abastecimento das vilas vizinhas e da própria cidade de São Paulo.

Tabela 10: Gêneros exportados pela vila de São Carlos (1798-22)

Exportação	Vol./Ano																
Gênero	1798	1799	1801	1804	1805	1806	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1815	1816	1818	1822	Totais
Açúcar	15.339	11.736	15.202	30.495	28.492	24.412	24.196	52.800	16.460	28.892	34.400	53.136	71.400	47.240	99.000	152.000	705.200
Aguardente		70	1.128	698	1.100	1.299	846	10.000	534	11.400	1.300	84.440	1.300	3.400	800	9.000	127.315
Milho	305	742	2.681	2.100	4.000	7.000	800	1.000	13.140	15.000	2.000	10.000	4.000	35.000	2.000	10.000	109.768
Toucinho	906	622		1.064	1.700	1.600	200	1.000	1.497	1.200	1.100	8.000	2.000	8.000	300	1.000	30.189
Feijão	132	114	22	144	1.000	800	600	200	150	3.000			8.000	8.000		1.086	23.248
Farinha	69	40			500	800	500	1.000		4.500	500	5.000		3.000	500	500	16.909
Arroz				332	208	40		120	1.904	88		800		2.400		158	6.050
Porcos			288													150	438
Couros				104	100		100	50									354
Trigo				26	50								200				276
Fumo									2			200					202
Algodão	30	77		16				8									131
Amendoim				68													68
Café									1	64							65
Tabaco	15	7															22
Mamona				15													15
Goma				4													4
Madeiras						2											2

Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de São Carlos (1798-1822). Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.

Para ajudar a compreender essa produção de gêneros na vila de São Carlos, a documentação específica referente a esta vila traz informações de destino para onde essa produção foi vendida, o que não se verificou nos documentos relativos às vilas de Itu e Porto Feliz. No caso do comércio realizado pela vila de São Carlos, os números reunidos na *tabela 11*, a seguir, revelam que Itu figurava entre os principais consumidores de seus gêneros de exportação, totalizando um comércio de quase nove contos de réis entre 1798-1804.

Tabela 11: Valores exportados pela vila de São Carlos (atual Campinas) a Itu entre os anos de 1798-04

Valores exportados por: Anos					
Destino/Gênero	1798	1799	1801	1804	Total Geral
Santos	11:066\$000	10:289\$280	9:729\$280	45:584\$000	76:668\$560
São Paulo	5:836\$000	4:790\$340	198\$389	7:337\$280	18:162\$009
Itu	843\$440	993\$840	1:076\$611	6:015\$280	8:929\$171
Couros				3:792.000	3:792\$000
Toucinho	724\$800	796\$160		1:281.280	2:802\$240
Milho	48\$800	148\$400		672\$000	869\$200
Capados			864\$000		864\$000
Arroz			52\$291	132\$800	185\$091
Algodão			144\$000	20\$480	164\$480
Feijão	42\$240	36\$480		66\$560	145\$280
Trigo				41\$600	41\$600
Farinha	27\$600	12\$800			40\$400
Fumo/Tabaco			16\$320		16\$320
Mamona				6\$000	6\$000
Goma				2\$560	2\$560
Rio de Janeiro			5:771\$520		5:771\$520
Bahia			1:691\$576		1:691\$576
Total Geral	17.745.440	16.073.460	18.467.376	58.936.560	111.222.836

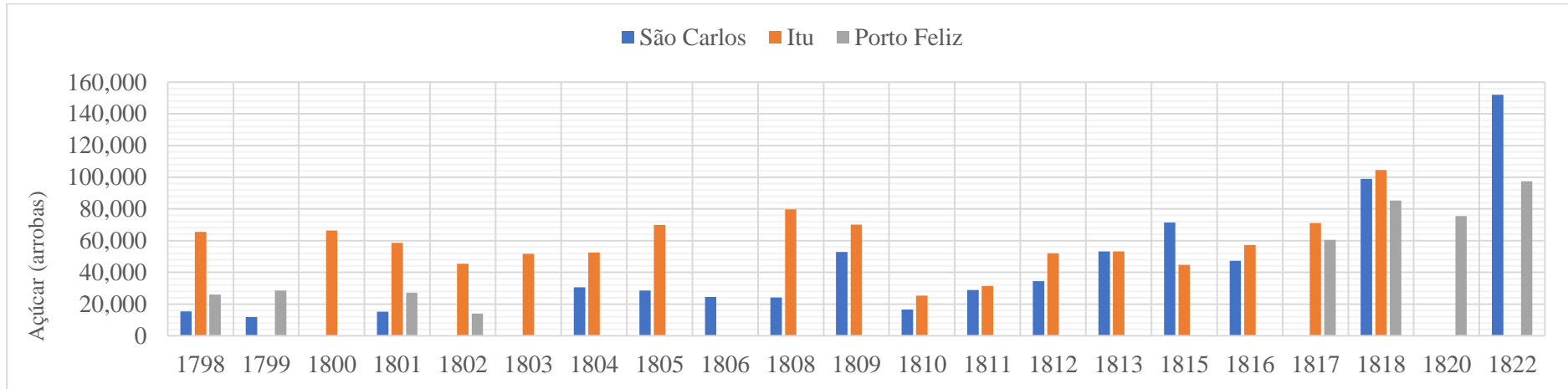
Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de São Carlos (1798-1804).

Os dados reunidos acima revelam que os valores comercializados entre Itu e São Carlos nesse período posicionam a vila ituana como a terceira principal compradora dos gêneros produzidos em São Carlos, superando, até mesmo, os valores gastos pelas cidades do Rio de Janeiro e da Bahia.

Sobre este comércio, vale observar que diferentemente de Santos, São Paulo e Rio de Janeiro, que compravam a produção de açúcar e aguardente de São Carlos para exportá-las ao Reino, a vila de Itu se abastecia, sobretudo, de gêneros alimentícios. Nos anos finais da década de 1810, o mesmo processo sucedeu à vila de Porto Feliz. A despeito da série documental cobrir poucos anos e, ainda assim, de forma lacunar, percebe-se como a vila de Itu, já nos primeiros anos do Oitocentos, tinha sua produção agrícola orientada para a cana-de-açúcar, enquanto se abastecia de produtos como o toucinho, o milho, capados (porcos), arroz e feijão nas vilas vizinhas, em especial São Carlos. Isso explica, em boa medida, a ausência de dados acerca da exportação de gêneros alimentícios nas listas nominativas de Itu. Esta vila, com efeito, não produziu gêneros para exportação, mas comprou de outras vilas.

Em seguida reunimos no *gráfico 8* e na *tabela 12* dados referentes às produções de açúcar e gêneros alimentícios exportados por essas três vilas.

Gráfico 8: Comparativo das exportações de três vilas açucareiras paulistas (1798-22)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de São Carlos, Itu e Porto Feliz (1798-1822). Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.

Tabela 12: Produção de gêneros alimentícios para exportação: vilas de São Carlos e Porto Feliz (1798-22)

Vila/Gênero	1798	1799	1801	1804	1805	1806	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1815	1816	1818	1822	Totais
São Carlos	1.412	1.518	2.703	3.640	7.408	10.240	2.100	3.320	16.691	23.788	3.600	23.800	14.000	56.400	2.800	12.744	186.164
Milho	305	742	2.681	2.100	4.000	7.000	800	1.000	13.140	15.000	2.000	10.000	4.000	35.000	2.000	10.000	109.768
Toucinho	906	622		1.064	1.700	1.600	200	1.000	1.497	1.200	1.100	8.000	2.000	8.000	300	1.000	30.189
Feijão	132	114	22	144	1.000	800	600	200	150	3.000			8.000	8.000		1.086	23.248
Farinha	69	40			500	800	500	1.000		4.500	500	5.000		3.000	500	500	16.909
Arroz				332	208	40		120	1.904	88		800		2.400		158	6.050
Porto Feliz	946	-	850	180	200	886											3.062
Feijão	320		250	60	200	486											1.316
Farinha	450			80		300											830
Milho			400														400
Toucinho	160		200	40													400
Arroz	16					100											116

Fonte: Elaborado pelo autor a partir das listas nominativas dos habitantes de São Carlos e Porto Feliz (1798-1822). Maços de População. Arquivo do Estado de São Paulo.

Uma análise dos dados apresentados no *gráfico 8* aponta para o grande crescimento da produção açucareira nas vilas de Itu, Porto Feliz e São Carlos entre 1798 e 1822. Tal constatação, porém, não é novidade, uma vez que há décadas a historiografia já destacou esse aumento da produção exportadora nas vilas do chamado quadrilátero do açúcar. A *tabela 12*, por outro lado, aponta para a baixa produção de gêneros alimentícios para exportação nessas mesmas vilas. Na verdade, indica a ausência de produção em Itu, um índice baixíssimo em Porto Feliz e uma produção não desprezível em São Carlos. A partir dos dados compilados das listas nominativas, portanto, pode-se inferir que a vila de São Carlos atuava como abastecedora de gêneros alimentícios das vizinhas Itu e Porto Feliz, chegando, até mesmo, a abastecer a cidade de São Paulo. O que nos interessa, no entanto, ao fazer essa relação, é observar que as vilas que antes eram responsáveis pelo abastecimento de gêneros da capitania do Mato Grosso, não produzem mais o suficiente para manter este comércio. São Carlos, que teria uma produção suficiente para abastecer Cuiabá, agora se tornou abastecedora de Itu e Porto Feliz, de modo que sua produção não é suficiente para manter este comércio em conjunto com o da via monçoeira.

Assim, os dados referentes ao comércio exportador das vilas de Itu, Porto Feliz e São Carlos, encorparam a hipótese de que o crescimento da produção açucareira para exportação inibiu o comércio de gêneros alimentícios desses antigos núcleos açucareiros com a capitania do Mato Grosso já desde os primeiros anos do Oitocentos. Não por acaso, foi durante as primeiras décadas dessa centúria que se observou o declínio e completo abandono da rota das monções, como bem registraram o naturalista Saint Hilaire e o engenheiro Luís D'Alincourt. Destarte, se é verdade que o grande crescimento da produção e comércio açucareiro observado em São Paulo entre 1790-1840 contribuiu para a ampliação do mercado de animais e, conseqüentemente, uma melhor articulação da porção meridional da América portuguesa com as regiões mais centrais do território, através do Caminho do Sul, não é menos verdadeiro que esse mesmo desenvolvimento da lavoura canavieira foi um dos contribuintes para a desarticulação da rota monçoeira, que viu seu fluxo cada vez mais reduzido quando as vilas abastecedoras de gêneros alimentícios passaram a produzir cada vez mais açúcar e aguardente para atenderem às demandas do mercado externo.

**CAPÍTULO 3: DE SERRA ACIMA A PORTUGAL,
MAS PELO RIO DE JANEIRO**

**A ARTICULAÇÃO INDIRETA DE SÃO PAULO AOS CIRCUITOS
MARÍTIMOS DO SISTEMA MERCANTIL DO IMPÉRIO PORTUGUÊS**

3.1) O AÇÚCAR DE SERRA ACIMA CHEGA AO ATLÂNTICO

A cabotage, era o Comercio que aqui se fazia por mar até o áno de 1789, prezentemente achasse o Comercio do Porto de Santos para Europa estabelecido, como hé notório, e como tenho feito prezente a S. Mag.^e pelos Mapas das Cargas dos Navios, remetidos pela Secretaria de Estado; Parece-me que podem prezentemente carregar em Santos 12 Navios por anno. Tem sido necessárias muitas Providencias para evitar a sahida dos efeitos de Comercio com a Europa, para o Rio de Janeiro (havendo aqui Navios a Carga de bom conceito) *pelo costume em que estavam os Negociantes de S. Paulo, de merecerem este nome, do que o de Caixeiros dos do Rio*⁴³².

Bernardo José de Lorena, governador e capitão-general de São Paulo.

Ao deixar o cargo de governador e capitão-general da Capitania de São Paulo em 1797, Bernardo José de Lorena (governou de 1788-97), a mando da rainha d. Maria I, escreveu um relatório destinado a seu sucessor, Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça (governou de 1797-1802), instruindo-o do estado atual da capitania e dos principais negócios que ele deveria ter ciência. Nele, como se destacou na epígrafe acima, Lorena alertava para as muitas providências necessárias a fim de se evitar que a produção paulista fosse escoada para o exterior através do Rio de Janeiro. Tal situação, segundo Lorena, devia-se ao fato de os negociantes paulistas estarem acostumados com este comércio, ao menos até sua chegada à capitania, razão pela qual considerava-os indignos do nome de “negociantes”, uma vez que estavam mais para meros “Caixeiros dos do Rio”.

Na documentação administrativa trocada entre os capitães gerais e a administração colonial, representada na pessoa do Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, era bastante comum que os primeiros sobrevalorizassem seus feitos a fim de justificar suas ações ante ao monarca, obterem mercês ou indicações a novos cargos. Nesse sentido, o trecho do relatório selecionado como epígrafe dá a ver a intenção de Lorena em chamar a atenção para seus esforços a fim de estabelecer o comércio direto entre São Paulo e a Europa ou, melhor dizendo, entre o porto de Santos e Lisboa. Não é mero acaso, portanto, o destaque conferido a sua atuação junto à Secretaria do Ultramar a fim de atrair navios ao porto santista. Menos incidental ainda é a menção às “providências” necessárias para que se evitasse a saída dos “efeitos de comércio” da capitania de São Paulo pelo porto do Rio.

⁴³² RELATÓRIO do Capitão General Bernardo José de Lorena. [c. 1797]. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Diversos (1766-1816), v. 15, pp. 124-125. Os grifos são nossos.

Entretanto, ainda que se pese o caráter fortemente retórico verificado nessa comunicação, a viva imagem utilizada por Lorena para caracterizar os comerciantes paulistas levanta alguns questionamentos fundamentais a quem deseja entender a participação da capitania de São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português em fins do período colonial. O primeiro deles, certamente, é compreender em que medida o comércio marítimo de São Paulo subordinava-se ao do Rio de Janeiro em fins do século XVIII. Em seguida, uma vez compreendido o papel da praça do Rio de Janeiro no tráfico paulista, entender se as ditas “providências”, tomadas por Lorena (e seus sucessores), tiveram êxito em transformar essa condição de subordinação. Por fim, cabe ainda esclarecer o modo como a capitania de São Paulo se integrou definitivamente aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português, sobretudo, detalhar a configuração espacial desse circuito.

Tais questionamentos servem como meios para se abordar o principal problema tratado neste capítulo, nomeadamente, a readequação do sistema de comunicações e de transporte da capitania de São Paulo em atenção às demandas do desenvolvimento da economia açucareira exportadora no interior do território. Interessa, portanto, elucidar os modos de inserção da capitania paulista nos circuitos marítimos do comércio ultramarino português no âmbito do chamado “renascimento agrícola”⁴³³. É justamente no contexto desse processo de deslocamento do centro dinâmico da economia colonial, do interior para o litoral, que está a chave para se compreender o papel desempenhado pela expansão da lavoura canavieira paulista como agente desarticulador de um sistema de comunicações inter-regional que se ensaiava no Centro-Sul da América portuguesa em fins do século XVIII.

De modo geral, a produção historiográfica que trata da inserção paulista nos circuitos marítimos do comércio Atlântico em fins do século XVIII confere grande destaque às medidas de alguns governadores e capitães gerais paulistas para o estabelecimento de rotas diretas de comércio comunicando o porto de Santos a Lisboa, a

⁴³³ Termo empregado por Caio Prado Júnior para referir-se à expansão das atividades econômicas ligadas à agricultura na América portuguesa a partir da segunda metade do Setecentos, retomando sua posição dominante em relação à mineração que, na primeira metade daquele século, havia desestimulado as atividades agrícolas. Ainda segundo esse autor, a principal consequência do renascimento agrícola foi a mudança do centro dinâmico da economia colonial do interior para a marinha. Ver: Caio Prado Júnior. “Renascimento da agricultura”. In: *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980, p. 79-93. [1ª ed. 1945].

começar pelo governo do morgado de Mateus⁴³⁴. Além deste governador, tido como o introdutor da lavoura canavieira para exportação em São Paulo e pioneiro nos esforços de desenvolvimento da infraestrutura de escoamento mercantil do interior para o litoral⁴³⁵, os nomes de Bernardo José de Lorena, Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça e Antônio José da Franca e Horta também sempre figuram como destacados promotores do comércio marítimo paulista, cada qual ao seu modo, como se destacou no segundo capítulo deste trabalho.

Não é nosso objetivo, aqui, detalhar a historiografia acerca dos governos desses capitães-generais, mas importa, ainda que brevemente, chamar atenção para o modo como suas administrações foram caracterizadas pela historiografia no que diz respeito aos esforços desses governantes no sentido de inserir São Paulo nos circuitos marítimos do sistema mercantil português. Bernardo José de Lorena, por exemplo, é recorrentemente lembrado por ter instituído a chamada “lei do porto único”⁴³⁶. Outra lembrança constante da historiografia sobre seu governo, evidentemente, é a construção da Calçada do Lorena⁴³⁷. Já o seu sucessor, Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça, é mais lembrado por ter revogado a “lei do porto único” e, ainda, por sua atuação como produtor de memórias econômicas e quadros estatísticos da capitania de São Paulo⁴³⁸. Por fim,

⁴³⁴ Trabalho sobre a administração do Morgado de Mateus na Capitania de São Paulo é o de Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª edição revista. São Paulo: Alameda, 2007. [1ª ed. 1979]. Sobre a inserção da capitania paulista no sistema de comércio ultramarino português, o trabalho de Bellotto destaca a atuação do morgado de Mateus na tentativa de introduzir culturas de gêneros coloniais voltados ao mercado externo, em especial o açúcar, o algodão e o anil. Aborda, ainda, como a adoção de medidas a estimular os produtores a cultivarem tais gêneros em suas propriedades e, assim, atrair embarcações europeias a atracar no porto de Santos para levarem os gêneros paulistas para a Europa.

⁴³⁵ Para um trabalho que aborde especificamente os esforços movidos pelos diferentes capitães gerais para a introdução e consolidação da lavoura canavieira em São Paulo, ver: Maria Thereza Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968, 246p.

⁴³⁶ Para uma discussão mais detida acerca da chamada “lei do porto único” durante as gestões desses capitães-generais, ver o segundo capítulo deste trabalho.

⁴³⁷ Para um trabalho dedicado ao governo de Bernardo José de Lorena, ver: Ronaldo Capel. *O governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)*. 2015. 139 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Sobre a construção e o papel da Calçada do Lorena na economia paulista, ver: Inez Garbuio Peralta. *O Caminho do Mar: subsídios para a história de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973 e Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. 1994. 210 f. Dissertação (Mestrado em História Social - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

⁴³⁸ Sobre a atuação de Castro e Mendonça na questão da “lei do porto único”, ver: Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007, 316 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007; 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) – Faculdade de Filosofia,

Antônio José da Franca e Horta, por quem a historiografia demonstrou menos interesse, teve sua atuação destacada por reestabelecer a “lei do porto único” e pela abertura de uma rota de comércio direto entre Santos e a cidade do Porto⁴³⁹.

Para além das obras que enfocam a atuação da Coroa através de seus representantes sediados em São Paulo, alguns trabalhos mais recentes têm abordado a questão da inserção paulista nos quadros do comércio marítimo português a partir da formação de uma complexa rede de interesses envolvendo os mais diferentes agentes: produtores e negociantes paulistas; agentes da administração colonial; representantes de negociantes cariocas e portugueses sediados em São Paulo; negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro e, ainda, negociantes portugueses sediados em Lisboa e no Porto. Trata-se de uma abordagem que complexifica a “teia mercantil” que era o comércio paulista de fins do Setecentos e princípios do Oitocentos, colocando sob a lente do investigador os múltiplos interesses e tensões que estavam em jogo para além da atuação da Coroa portuguesa e seus representantes⁴⁴⁰.

Dentre os trabalhos citados, chama atenção um aspecto da análise de Denise Moura acerca da atividade mercantil do porto santista através dos mapas de importação e exportação registrados na alfândega daquela praça. A partir de seus esforços em acompanhar cada produto despachado pelas embarcações que partiam de Santos, a autora confirmou não apenas a grande diversidade da pauta de exportação e dos parceiros comerciais daquele porto, mas, também, a especificidade de haver se formado na praça santista circuitos mercantis específicos comunicando-o com as diferentes partes da América portuguesa, mas, também, ao Rio da Prata e aos principais portos portugueses. Assim, dependendo do gênero colonial que era comercializado, este podia seguir a seus destinos tanto pela navegação de cabotagem como pela de longo curso ou, ainda, por

Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Para a atuação desse governador como produtor de quadros estatísticos e econômicos da capitania de São Paulo, ver: Affonso d'Escragno Taunay. "Um capitão general estatista". In: *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, tomo XV, p. 41-80, 1961.

⁴³⁹ Sobre o governo Franca e Horta e o estabelecimento do comércio da capitania de São Paulo com a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Porto, ver a já citada dissertação de Renato de Mattos e, ainda, o terceiro capítulo de sua tese de doutorado. Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à independência (1808/1822)*. 2015. 311 f. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

⁴⁴⁰ Dentre esses trabalhos destaca-se um artigo de Denise Moura e a já mencionada tese de Renato de Mattos. Ver: Denise Soares de Moura. “Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa. Santos (1808-1822)”. *Tempo*, Niterói, v. 17, n. 34, jan.-jun. 2013, pp. 95-116; Renato de Mattos. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*

ambos⁴⁴¹. Nesse sentido, Moura problematiza o caráter costeiro e atlântico da atividade mercantil do porto de Santos entre 1808 e 1822, destacando as contradições dessa dupla condição. Sua conclusão quanto ao modo de inserção da capitania de São Paulo nos circuitos marítimos do comércio português, no entanto, é a de que a praça mercantil do Rio de Janeiro não era o vínculo comercial predominante da vila santista, dado que era “a diversificação dos parceiros mercantis, nos mercados internos e externos, o que definia a natureza da economia de tal vila⁴⁴²”.

Renato de Mattos, por outro lado, detalha a aliança formada entre os capitães-generais de São Paulo e distintas parcelas de grupos mercantis sediados tanto nesta capitania, como no Rio de Janeiro e em Portugal. Os interesses desses grupos, vale lembrar, ligavam-se a um circuito ou a outro na disputa do lucrativo comércio paulista de fins do Setecentos e princípio do Oitocentos, o que fazia com que as medidas dos capitães-generais também variassem segundo os interesses dos grupos aos quais se ligavam. Assim, para a discussão sobre os modos de inserção da capitania paulista no sistema mercantil do Império português, o trabalho de Mattos importa, pois demonstra como essas alianças forjadas entre os capitães-generais paulistas e os distintos grupos das elites locais estavam por trás de medidas que privilegiavam, ora o circuito ultramarino ora o de cabotagem⁴⁴³.

Por fim, ainda merecem destaque alguns trabalhos cujos focos centram-se nas transformações socioeconômicas ocorridas na vila de Santos em razão do incremento da produção açucareira para exportação. Nesses trabalhos há um grande esforço em se qualificar a atividade mercantil do porto santista, principalmente, através de estudos demográficos realizados a partir das listas nominativas, da quantificação das embarcações entradas e saídas naquele porto, bem como dos volumes e valores dos gêneros coloniais transportados por essas embarcações até seus portos de destino. A análise quantitativa dessa documentação é fundamental para uma compreensão mais ampla acerca do papel, da posição e da natureza do comércio da capitania de São Paulo realizado através de Santos nos circuitos mercantis metropolitanos. No entanto, dado os objetivos desses

⁴⁴¹ Segundo Moura, diferentemente do que ocorria em outros portos periféricos da porção sul da América portuguesa, como os portos de Rio Grande, da Ilha de Santa Catarina ou o do Rio de São Francisco, por exemplo, a atividade mercantil santista a partir do último quartel do século XVIII passava a inserir os produtos paulistas no sistema mercantil do Império português tanto indiretamente, através do Rio de Janeiro, como diretamente, através do próprio porto de Santos. Ver: Denise Soares de Moura. *Entre o Atlântico e a costa...* Op. Cit., pp. 96-97.

⁴⁴² *Idem*, p. 98.

⁴⁴³ Para estudos detalhados das relações entre os capitães-generais e os distintos representantes de grupos mercantis sediados em São Paulo, Rio de Janeiro e Lisboa, ver as já citadas dissertação de mestrado e tese de doutorado de Renato de Mattos.

trabalhos, há pouco aprofundamento nas questões relacionadas ao modo como a capitania paulista se articulou ao sistema mercantil do Império português. O trabalho de Ricardo di Carlo, por exemplo, busca enfatizar o papel da economia açucareira paulista na transformação do perfil socioeconômico da vila santista, que deixou de se concentrar nas atividades agrárias para voltar-se às mercantil-portuárias nas primeiras décadas do século XIX⁴⁴⁴. Gilvan de Oliveira, por outro lado, busca destacar a importância dessa mesma economia açucareira no processo de consolidação do porto de Santos como principal via marítima da capitania de São Paulo⁴⁴⁵.

Assim, ainda que todos esses trabalhos tenham abordado de formas distintas o problema da inserção de São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil português na última década do século XVIII, entendemos que algumas questões relevantes ainda precisam ser melhor compreendidas, tais como a formação e configuração espacial do subsistema de comércio que comunicava o interior paulista ao circuito de cabotagem da porção sul da América portuguesa ou, ainda, a posição e o papel da praça mercantil do Rio de Janeiro na inserção dos produtos paulistas, em especial o açúcar, no circuito ultramarino. O aprofundamento dessas questões nos permitirá compreender melhor a natureza do porto santista e o papel da capitania de São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português durante as décadas finais do período colonial.

Para tanto será necessário, em um primeiro momento, estabelecer qual era a participação de São Paulo no sistema mercantil do Império português nos anos finais do século XVIII e primeiras décadas do XIX. Para tanto, não é por outra razão que tomamos como ponto de partida os dados organizados nas *Balanças de Comércio* de Portugal entre os anos de 1796 e 1811. As reflexões suscitadas a partir dessa análise inicial, sobretudo aquelas que apontam para a expansão das exportações paulistas diante da verdadeira “conjuntura de prosperidade” nas relações entre a América portuguesa e sua metrópole nesse período, nos conduziram a uma avaliação mais detida da atividade mercantil do porto santista em busca de compreender melhor os volumes e valores movimentados, bem como identificar os principais parceiros comerciais e os circuitos mercantis envolvidos

⁴⁴⁴ Cf. Ricardo Felipe di Carlo. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

⁴⁴⁵ Cf. Gilvan Leite de Oliveira. *A todo pino: contribuição para o estudo do processo do porto de Santos como via marítima da Capitania de São Paulo (1788-1822)*. 2017. 283 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

nessas transações. Para isso empregaremos, principalmente, os registros das embarcações entradas e saídas no porto de Santos, bem como os mapas de importação e exportação do dito porto, cobrindo um período que se estende de 1799 a 1821.

Nosso principal objetivo neste capítulo, portanto, é demonstrar como a reconfiguração da infraestrutura viária paulista promovida pelo desenvolvimento da lavoura canavieira no interior da capitania contribuiu na estruturação de um subsistema de comércio que integrou definitivamente São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil português.

São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português

A avaliação da inserção da capitania de São Paulo no âmbito do comércio ultramarino português na virada do Setecentos para o Oitocentos demanda, antes de tudo, uma compreensão geral da posição e participação da América portuguesa nos quadros do sistema mercantil do Império português. Para tanto, um bom ponto de partida é recorrermos aos dados organizados na série documental *Balança Geral de Commercio do Reyno de Portugal com os seus Domínios*, a qual, segundo Fernando Novais, é estratégica para se compreender “os êxitos ou as frustrações do mercantilismo ilustrado português em sua ação sobre a enorme colônia americana”⁴⁴⁶.

A elaboração dessa série teve origem ainda no princípio do reinado de d. José I (governou de 1750-77), sob a direção de Sebastião José de Carvalho e Melo e Diogo de Pina Manique⁴⁴⁷. No entanto, foi somente a partir de 1796, já sob a direção de Maurício José Teixeira de Moraes, que a série passou a ser elaborada anual e ininterruptamente até 1830, com grande uniformidade⁴⁴⁸. Segundo José Jobson de Andrade Arruda, o veneziano Adriano Balbi foi o primeiro a utilizar os dados das *Balanças de Comércio*, compilando as informações referentes aos anos de 1796 a 1819 para elaborar as tabelas publicadas em seu famoso ensaio estatístico⁴⁴⁹.

⁴⁴⁶ Fernando Antônio Novais. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1806). In: *Aproximações: ensaios de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 106. [1a ed. 1971].

⁴⁴⁷ Cf. José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 62.

⁴⁴⁸ *Idem*, pp. 62-64.

⁴⁴⁹ Cf. José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, pp. 70-71. Publicado em 1822, na cidade de Paris, o ensaio estatístico de Balbi contém 28 tabelas com o movimento comercial de Portugal com seus domínios e nações estrangeiras. Para algumas considerações acerca desta obra, ver: Joaquim Romero Magalhães. “Palavras prévias”. In: Adrien Balbi. *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*. Lisboa; Coimbra: Imprensa Nacional-Casa da Moeda; Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2004, 2 tomos.

Dado nosso objetivo de identificar, através desses dados, a posição e peso do comércio da capitania de São Paulo no âmbito das relações comerciais luso-brasileiras com o Império português na virada do Setecentos para o Oitocentos, optamos por utilizar os dados das *Balanças de Comércio* compilados no artigo de Fernando Novais. Isso porque o recorte temporal adotado por esse autor (1796-1811) contempla nosso propósito, dado que as *Balanças* registram informações da capitania de São Paulo apenas entre os anos de 1796 e 1799.

Assim, iniciamos com a análise da atividade comercial entre Portugal e o conjunto de suas colônias ultramarinas. A *tabela 13*, a seguir, traz os valores totais do comércio de importação e exportação, bem como os superávits e déficits entre 1796 e 1811. O termo “importação” diz respeito aos valores movimentados pela importação de produtos coloniais para a Metrópole e, no sentido inverso, “exportação” são os valores movimentados de Portugal para suas colônias.

Tabela 13: Atividade comercial de Portugal com suas colônias ultramarinas (1796-1811).

Ano	Importação	Exportação	Superávits	Déficits
1796	13.414:265\$038	7.527:648\$713	-	-5.886:616\$325
1797	5.519:870\$608	9.651:734\$406	4.131:863\$798	-
1798	12.802:090\$872	12.418:654\$675	-	-383:436\$197
1799	15.169:305\$719	20.458:608\$483	5.289:302\$764	-
1800	14.850:936\$376	13.521:110\$817	-	-1.329:825\$559
1801	17.527:723\$934	13.133:542\$148	-	-4.394:181\$786
1802	12.966:553\$680	12.800:313\$175	-	-166:240\$505
1803	14.193:353\$435	12.741:308\$922	-	-1.452:044\$513
1804	13.579:874\$717	14.905:960\$519	1.326:085\$802	-
1805	15.843:481\$445	12.245:019\$147	-	-3.598:462\$298
1806	16.103:966\$250	11.313:313\$554	-	-4.790:652\$696
1807	16.968:810\$061	10.348:602\$741	-	-6.620:207\$320
1808	614:857\$782	1.694:187\$512	1.079:329\$730	-
1809	5.857:754\$930	3.911:194\$516	-	-1.946:560\$414
1810	3.949:320\$962	3.811:220\$063	-	-138:100\$899
1811	5.304:266\$468	3.479:940\$500	-	-1.824:325\$968

Fonte: Adaptado a partir de Fernando Antônio Novais. *Notas para o estudo do Brasil... Op. Cit.*, p. 113.

O exame da tabela acima revela o forte caráter deficitário nas trocas realizadas entre Portugal e suas colônias. Uma explicação para tais resultados é o peso do comércio luso-brasileiro nas trocas comerciais com Portugal. Nesse sentido, ainda que no cômputo geral a movimentação com as demais colônias fosse superavitária em mais de 4 mil contos de réis, o déficit de quase 25 mil contos na relação com a América portuguesa era quem definia o caráter do comércio de Portugal com suas possessões ultramarinas, como revelam os dados apresentados na *tabela 14*, logo abaixo.

Tabela 14: Movimentação comercial de Portugal com suas colônias ultramarinas (1796-11)

Ano	Importação		Exportação	
	América portuguesa	Outras colônias	América portuguesa	Outras colônias
1796	11.474.863\$931	1.938.401\$107	6.982.356\$248	545.292\$465
1797	4.258.823\$470	1.261.047\$138	8.525.780\$093	1.125.954\$313
1798	10.816.561\$028	1.985.529\$844	10.668.177\$385	1.750.477\$290
1799	12.584.505\$139	2.584.800\$580	15.800.938\$555	4.657.669\$928
1800	12.528.091\$556	2.322.844\$820	9.432.156\$624	4.088.954\$193
1801	14.776.706\$349	2.751.017\$385	10.680.059\$755	2.453.482\$373
1802	10.353.244\$931	2.613.308\$749	10.151.660\$235	2.548.652\$940
1803	11.332.290\$669	2.861.062\$766	9.928.504\$852	2.812.804\$070
1804	11.199.922\$858	2.379.951\$859	11.383.279\$024	3.522.681\$495
1805	13.948.658\$601	1.894.822\$844	9.505.255\$996	2.739.763\$151
1806	14.153.761\$891	1.950.204\$359	8.426.097\$829	2.888.215\$655
1807	13.927.799\$336	3.041.010\$725	6.952.957\$454	3.395.645\$287
1808	546.930\$970	67.926\$812	1.511.188\$078	182.999\$434
1809	4.819.373\$394	1.038.38\$536	3.437\$735\$091	473.459\$425
1810	3.683.331\$085	265.989\$811	2.932.527\$927	878.692\$136
1811	3.635.586\$588	1.670.679\$880	2.792.765\$820	687.174\$680
Totais	154.040.451\$796	30.626.980\$215	129.111.440\$966	34.751.918\$835

Fonte: Adaptado a partir de Fernando Antônio Novais. *Notas para o estudo do Brasil... Op. Cit.*, p. 115.

Os dados dispostos nessa tabela dão a ver que era o volume do comércio realizado com a América portuguesa quem definia a tendência geral superavitária na relação da Metrópole com suas colônias. A grande diferença entre o comércio luso-brasileiro em relação ao das demais possessões portuguesas indicam uma “conjuntura de prosperidade” que marcou o final do século XVIII e início do XIX na América portuguesa e, também, em Portugal⁴⁵⁰. Neste último, vale dizer, a conjuntura também era de prosperidade, pois se as relações comerciais eram deficitárias com as colônias, eram superavitárias com as demais nações, de modo que os lucros obtidos no comércio externo superavam as perdas do comércio com as colônias⁴⁵¹.

Assim, como apontou Novais, é “graças aos produtos brasileiros que o Portugal metropolitano consegue desenvolver um comércio superavitário na viragem do século XVIII para o XIX”⁴⁵². Isso porque esses produtos eram reexportados a partir de Lisboa para a Inglaterra e demais nações. Até mesmo Adrien Balbi, às vésperas da Independência do Brasil, ao tecer suas considerações sobre o comércio realizado entre Portugal e sua

⁴⁵⁰ Cf. Fernando Antônio Novais. *Notas... Op. Cit.*, pp. 108-109.

⁴⁵¹ Novais aponta que, analisados em conjunto, o comércio externo de Portugal entre 1796 e 1811 era superavitário com a Inglaterra, Alemanha (Hamburgo), Itália, França e Espanha, enquanto era deficitário com a Holanda, com os Estados Unidos, a Prússia, a Barbária, a Rússia e a Suécia. Observa, ainda, que era o volume do comércio realizado com a Inglaterra nesse período quem dava o tom da tendência superavitária das relações comerciais com as demais nações. Ver: Fernando Antônio Novais. *Notas para o estudo do Brasil... Op. Cit.*, p. 110.

⁴⁵² *Idem*, p. 110.

colônia americana, já apontava para o lucro enorme que a Metrópole auferira através do monopólio do comércio dos produtos coloniais brasileiros na Europa.

Il avait toujours été strictement observé que les denrées du Brésil fussent transportées en Portugal, tant pour sa consommation que pour l'exportation, de sorte que tout le commerce du Brésil était fait par l'entremise du Portugal, qui y faisait un gain énorme⁴⁵³.

Portanto, no âmbito dessa “conjuntura de prosperidade” nas relações entre Portugal e sua colônia americana, convém analisar mais detidamente a atividade comercial das diferentes partes da América portuguesa com a Metrópole a fim de compreender o peso de cada capitania, em geral, e a de São Paulo, em particular, nos quadros do comércio ultramarino português.

Antes de analisarmos os valores movimentados no comércio de importação e exportação das principais capitanias da América portuguesa com sua Metrópole, porém, convém ressaltar que a periodicidade de nossa amostra teve de ser reduzida, pois as *Balanças de Comércio* só registraram esses dados para a capitania de São Paulo entre os anos de 1796-99 (importação) e de 1796-98 (exportação), como se pode verificar pelas *tabelas 15 e 16*, apresentadas a seguir.

Tabela 15: Valores **importados** de Portugal nos principais portos da América portuguesa (1796-99).

Porto/Anos	1796	1797	1798	1799	Totais
Rio de Janeiro	2:474.170\$036	3:721.268\$306	3:413.346\$404	6:574.672\$263	16:183.457\$009
Bahia	2:069.637\$404	2:734.082\$845	3:509.894\$391	3:818.301\$438	12:131.916\$078
Pernambuco	1:383.924\$447	1:270.271\$886	2:303.991\$886	3:368.500\$776	8:326.688\$995
Maranhão	634:599\$945	461:998\$441	781:141\$659	1:371.592\$453	3:249.332\$498
Pará	330:464\$055	226:447\$931	611:163\$298	565:109\$863	1:733.185\$147
Paraíba	42:279\$822	39:416\$279	31:854\$854	69:961\$642	183:512\$597
Santos	47:280\$539	72:294\$405	16:785\$217	32:800\$120	169:160\$281
Totais Gerais	6:982.356\$248	8:525.780\$093	10:668.177\$709	15:800.938\$555	41:977.252\$605

Fonte: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 138.

Tabela 16: Valores **exportados** para Portugal nos principais portos da América portuguesa (1796-98).

Porto/Anos	1796	1797	1798	Totais
Rio de Janeiro	3:702.181\$721	915:718\$453	4:717.688\$282	9:335.588\$456
Bahia	3:960.500\$062	1:660.843\$705	2:863.365\$114	8:484.708\$881
Pernambuco	2:250.368\$333	849:707\$127	1:689.624\$352	4:789.699\$812

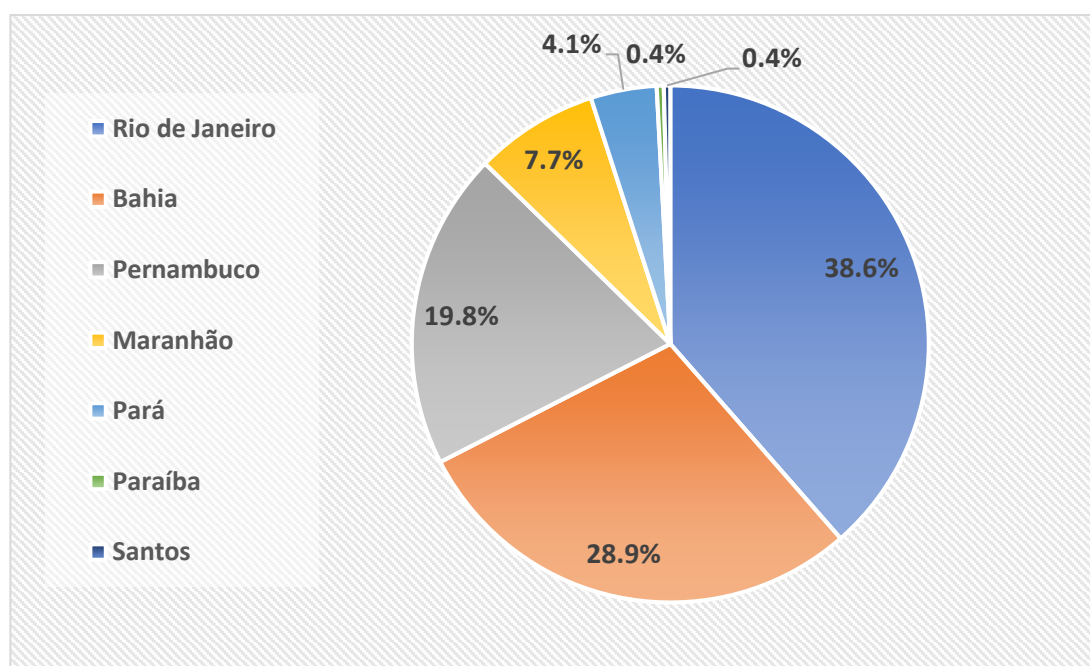
⁴⁵³ Cf. Adrien Balbi. *Essai... Op. Cit.*, p. 422

Maranhão	1.055.355\$510	552:229\$335	844:545\$100	2:452.129\$945
Pará	297:429\$722	255:506\$350	381:320\$280	934:256\$352
Santos	55:641\$458	24:818\$500	320:017\$900	400:477\$858
Paraíba	153:387\$722			153:387\$722
Totais Gerais	11:474.864\$528	4:258.823\$470	10:816.561\$028	26:550.249\$026

Fonte: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, p. 141.

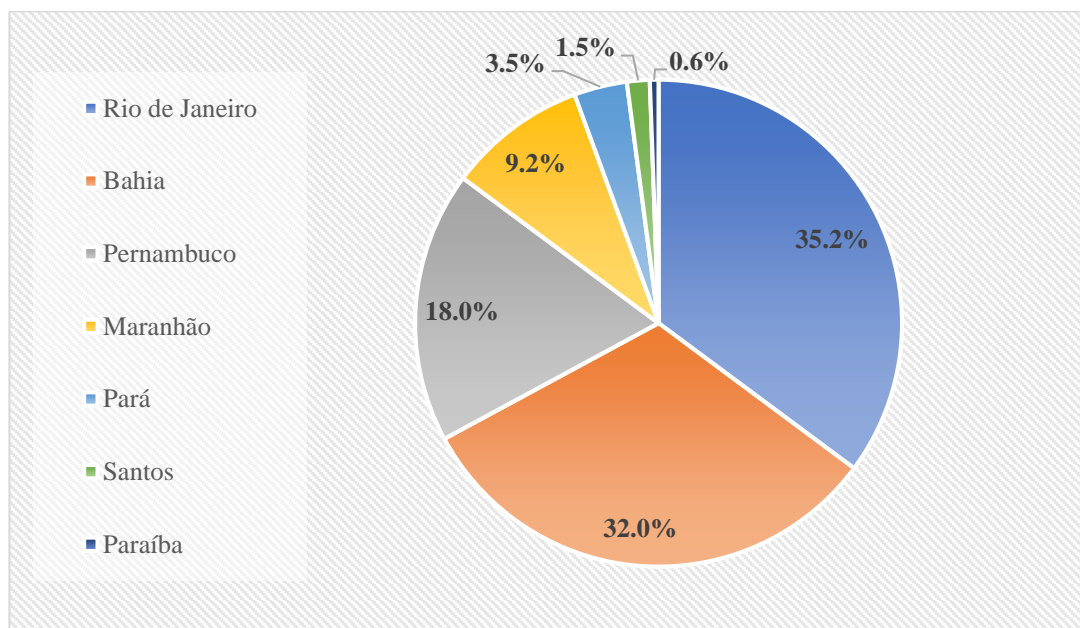
Pelos dados que constam no curto período registrado nas *Balanças*, o porto de Santos importou pouco mais de 169 contos de Réis, em um total de mais de 41 mil movimentados nos principais portos da América portuguesa e exportou aproximadamente 400 contos, em um montante que ultrapassa os 26 mil contos de Réis. Tais valores colocavam São Paulo na sétima posição dentre as capitanias que importaram produtos diretamente de Portugal nesse período, com uma participação de 0,4% do total movimentado nesse comércio (*gráfico 9*), e na sexta colocação do comércio de exportação, com uma participação de 1,5% dos valores exportados (*gráfico 10*).

Gráfico 9: Participação da América portuguesa no comércio de **importação** com Portugal (1796-99).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 138.

Gráfico 10: Participação da América portuguesa no comércio de exportação com Portugal (1796-98).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 141.

Por outro lado, os dados referentes à participação do Rio de Janeiro colocam esta praça na primeira posição, tanto no comércio de importação (38,6%) quanto no de exportação (35,2%). Neste período, a atividade mercantil do porto carioca, segundo o minucioso estudo realizado por Corcino Medeiros dos Santos, baseava-se no comércio do açúcar. Não por acaso esse autor qualificou o porto do Rio de Janeiro como “um porto do açúcar”, tal como os portos de Pernambuco (Recife) e Bahia (Salvador)⁴⁵⁴.

Assim, os dados registrados nas *Balanças de Comércio* apontam para uma inserção muito fraca dos gêneros paulistas no comércio marítimo português em fins do Setecentos. Com efeito, Arruda, ao avaliar esses números, afirmou que a participação de Santos, juntamente com Paraíba e Ceará, era “estatisticamente desprezível”⁴⁵⁵.

No entanto, tanto a América portuguesa quanto Portugal viviam uma “conjuntura de prosperidade” na última década do século XVIII e primeira do XIX, marcada pelo retorno à agricultura e exportação de gêneros coloniais, no caso mais específico da

⁴⁵⁴ Corcino dos Santos argumenta que desde o século XVII a cultura canavieira em torno da Guanabara contribuiu para o crescimento demográfico e econômico da cidade, sendo a força de sua produção voltada para a exportação. Segundo este autor, a condição de “porto do açúcar” foi tão persistente que atravessou todo o século XVIII, marcado pela economia mineira, e perdurou até meados do século XIX. Ver: Corcino Medeiros dos Santos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980, p. 32.

⁴⁵⁵ Segundo os dados compilados por Arruda, somadas as participações das três localidades, estas representavam apenas 0,5% das importações da Colônia e 0,8% das exportações durante todo o período de 1796-1811. Ver: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, p. 136.

colônia. Tal conjuntura foi favorecida por uma série de eventos internacionais que aumentaram significativamente a demanda por produtos como o algodão, o arroz, o açúcar, a aguardente e o tabaco, dentre outros. Nesse sentido destacam-se a guerra de independência das Treze Colônias (1775-1783), as guerras ligadas à Revolução e ao Império francês (1779-1815) e, principalmente, a Revolta de Santo Domingo (1791-1804), que desarticulou a produção açucareira antilhana abrindo amplo espaço para o açúcar brasileiro nos mercados Europeus.

O reflexo geral dessa conjuntura favorável na economia da América portuguesa foi o aumento da participação dos gêneros coloniais luso-brasileiros nos mercados europeus, especialmente na Inglaterra, determinando a tendência superavitária da balança comercial portuguesa com as demais nações. Em São Paulo, se esses reflexos não podem ser percebidos através das *Balanças de Comércio*, o são através de documentos que registram a expansão e diversificação da produção de gêneros agrícolas destinados à exportação e, mais ainda, como se vê pelos dados reunidos na *tabela 17*, pela consolidação da economia açucareira paulista na última década do Setecentos⁴⁵⁶.

Tabela 17: A produção de açúcar na Capitania de São Paulo (1793-1799).

Ano	Engenhos	Escravos	Produção (@)	Preço Médio	Valores Estimados
1793	79	320	41.708	1\$821	75:950\$268
1794	103	427	52.402	2\$840	174:523\$680
1795	134	614	58.439	1\$865	52:454\$990
1796	210	1.162	80.870	1\$700	137:482\$400
1797	272	1.730	102.789	2\$000	203:590\$000
1798	359	5.521	124.759	1\$900	240:652\$100
1799	433	6.588	153.449	2\$470	379:019\$030
Crescimento	548%	2.059%	368%	136%	499%

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Corcino Medeiros dos Santos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. In: *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, ano 37, v. 186, p. 158, 1974. Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada... Op. Cit.*, p. 117.

O crescimento robusto observado no número de engenhos, no emprego da mão-de-obra escravizada e nos volumes de açúcar produzidos em São Paulo entre 1793 e 1799

⁴⁵⁶ Para estudos sobre o “renascimento agrícola” e a diversificação de gêneros na Capitania de São Paulo a partir do último quartel do século XVII, ver: Francisco Alves da Silva. *Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)*. São Paulo, 2003, 267 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003. Para um trabalho mais recente, ver: Marco Volpini Micheli. *Diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado Atlântico (1765-1821)*. São Paulo, 2018, 320 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

indicam claramente como essa cultura se beneficiou da conjuntura de alta dos preços dos gêneros coloniais no mercado internacional⁴⁵⁷.

Considerando-se que a maior parte dessa produção tinha como destino os mercados europeus, intermediado pela Metrópole, então os números apresentados na tabela 17 indicam que a participação da capitania de São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português era bem mais alentada do que aquela que figura nas *Balanças de Comércio*. Isso porque os valores movimentados somente com a exportação do açúcar, tendo-se em conta seu preço médio anual, já ultrapassariam, em muito, os valores registrados naquela documentação para os anos de 1796 e 1797⁴⁵⁸. Como entender, então, a fraca inserção paulista registrada nas *Balanças de Comércio* ante a essa conjuntura de diversificação e expansão da produção voltada para a exportação? Para dirimir essa questão é necessário compreender o modo como os gêneros coloniais paulistas se inseriam nos circuitos marítimos do comércio ultramarino português nesse período.

Embora não tenha desenvolvido tais questões por não ser o objetivo de seu trabalho, é o próprio Jobson Arruda quem chama atenção para o fato de os dados registrados nas *Balanças de Comércio* não servirem de termômetro para a análise da participação de São Paulo no comércio colonial, uma vez que boa parte da produção paulista era escoada pelo Rio de Janeiro⁴⁵⁹. Mais ainda, os anos em que as *Balanças* não registraram a participação do porto de Santos no comércio com Portugal, continua Arruda, se explicariam em razão de uma canalização da exportação para o porto do Rio de Janeiro. Desse modo, a qualidade dos registros das *Balanças de Comércio* para a capitania de São Paulo variou segundo o empenho dos governadores paulistas do período em estimular as exportações diretas de Santos para o Reino⁴⁶⁰.

Com efeito, não há como compreender o complexo processo da inserção paulista nos circuitos marítimos do sistema mercantil português sem entrar no mérito da atuação dos agentes locais da Coroa portuguesa ou, melhor dizendo, dos governadores e capitães-generais de São Paulo. Mais especificamente, cumpre destacar o papel de medidas

⁴⁵⁷ Para uma análise detalhada acerca da correlação entre as conjunturas de longa e curta duração da economia europeia com o mundo colonial, em especial com Portugal e sua colônia americana, ver: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, pp. 89-120.

⁴⁵⁸ Deve-se ter em conta que a variedade das mercadorias exportadas pela capitania de São Paulo entre 1796 e 1811 já atingia o número de dezoito itens, com destaque para as produções de aguardente, arroz, couros, anil e algodão. Sobre a hierarquização e variedade de produtos exportados por Santos nesse período, ver: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, p. 271.

⁴⁵⁹ Cf. José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial... Op. Cit.*, p. 267.

⁴⁶⁰ *Idem. Ibidem.*

decretadas por esses administradores no intuito de regular o escoamento das exportações paulistas. Como se pode perceber, voltamos, aqui, àquelas “providências” que Bernardo José de Lorena dizia serem necessárias a fim de se evitar o escoamento da produção paulista através do Rio de Janeiro. Trata-se do que a historiografia convencionou a chamar de “lei do porto único”.

Como já destacamos no segundo capítulo deste trabalho, a “lei do porto único” não era uma norma legal formalizada para regulamentar as exportações paulistas. Trata-se, na verdade, de um conjunto de medidas, inauguradas por Lorena em 1789, cujo objetivo principal era o estabelecimento do comércio regular e direto entre a capitania de São Paulo e os portos do Reino pela concentração de toda a exportação paulista em um único porto, o de Santos⁴⁶¹. A breve reconstituição que fizemos no capítulo anterior buscou revelar os grupos e os interesses em jogo por trás das medidas de concentração ou liberação do comércio de exportação em São Paulo durante o governo de três capitães-generais entre 1789 e 1808.

Neste capítulo, porém, interessa-nos ter em mente como as disputas em torno da questão da “lei do porto único” complexificou os modos como os gêneros paulistas se inseriam no sistema mercantil do Império português, pois favoreciam, a depender de quem era o capitão-general, a consolidação ou estabelecimento de rotas de comércio direto entre Santos e os principais portos do Reino, ou, por outro lado, o fortalecimento do comércio de cabotagem, em especial com a praça mercantil do Rio de Janeiro. Nas páginas a seguir, portanto, buscaremos discutir como, no âmbito dos governos desses capitães-generais e das disputas em torno da “lei do porto único”, se deu a formação de um verdadeiro subsistema de comércio terrestre-marítimo responsável pela integração definitiva de São Paulo ao sistema mercantil do Império português.

Formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo

A compreensão do processo de articulação da capitania de São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português, em fins do século XVIII, passa, necessariamente, pela série de esforços conjuntos realizados pelos capitães-generais e distintos grupos das elites paulistas no sentido de garantir o escoamento dos gêneros de exportação produzidos no interior até o litoral, em especial, para o porto de Santos. Nesse

⁴⁶¹ Cf. Renato de Mattos. *Política, administração e negócios... Op. Cit.*, pp. 1-3.

processo, como se vem buscando demonstrar, a readequação das vias de comunicação abertas e desenvolvidas durante a primeira metade do Setecentos foi fundamental.

Em mais de um trabalho, Caio Prado Júnior destacou a importância das vias de comunicação e dos meios de transporte, quer para a formação do Brasil quer para o desenvolvimento histórico da cidade de São Paulo⁴⁶². Sobre este último processo, convém fazer uma análise mais detida desse último artigo, que trata especificamente das influências geográficas no desenvolvimento da capital paulista⁴⁶³.

Leitor atento de Capistrano de Abreu e Teodoro Sampaio, Prado Júnior buscou tabular um diálogo franco com as obras desses autores. Vale lembrar que *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, uma das obras seminais de Capistrano de Abreu, publicada originalmente em fascículos no *Jornal do Commercio* entre agosto e setembro de 1899, ganhou sua primeira edição em volume único apenas em 1930, três anos antes de Prado Júnior publicar seu artigo. De Teodoro Sampaio, por sua vez, Prado Júnior lia os artigos publicados pelo geógrafo baiano na revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP). Foi justamente de um desses artigos que ele tomou de empréstimo a metáfora dos caminhos antigos paulistas que, segundo Sampaio, eram irradiantes “como os dedos de uma gigantesca mão espalmada sobre o território paulista”⁴⁶⁴.

A alusão à metáfora elaborada por Teodoro Sampaio serviu a Prado Júnior para chamar atenção à posição central da cidade de São Paulo no sistema de comunicações do planalto⁴⁶⁵. Mais que isso, inspirou-o a elaborar um esquema viário da capitania paulista em fins do século XVIII, reproduzido na *figura 7*, para o qual tomou como fonte uma carta corográfica levantada pela divisão de engenheiros da capitania de São Paulo durante o governo de Bernardo José de Lorena, sobre a qual tratamos no segundo capítulo⁴⁶⁶.

⁴⁶² Em *Formação do Brasil contemporâneo*, por exemplo, Prado Júnior trata do longo processo trissecular de articulação interna da América portuguesa pelos caminhos antigos. Ver: Caio Prado Júnior. Vias de comunicação e transporte. In: *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, p. 235. [1ª ed. 1942]; Caio Prado Júnior. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 93-110. [1ª ed. 1953].

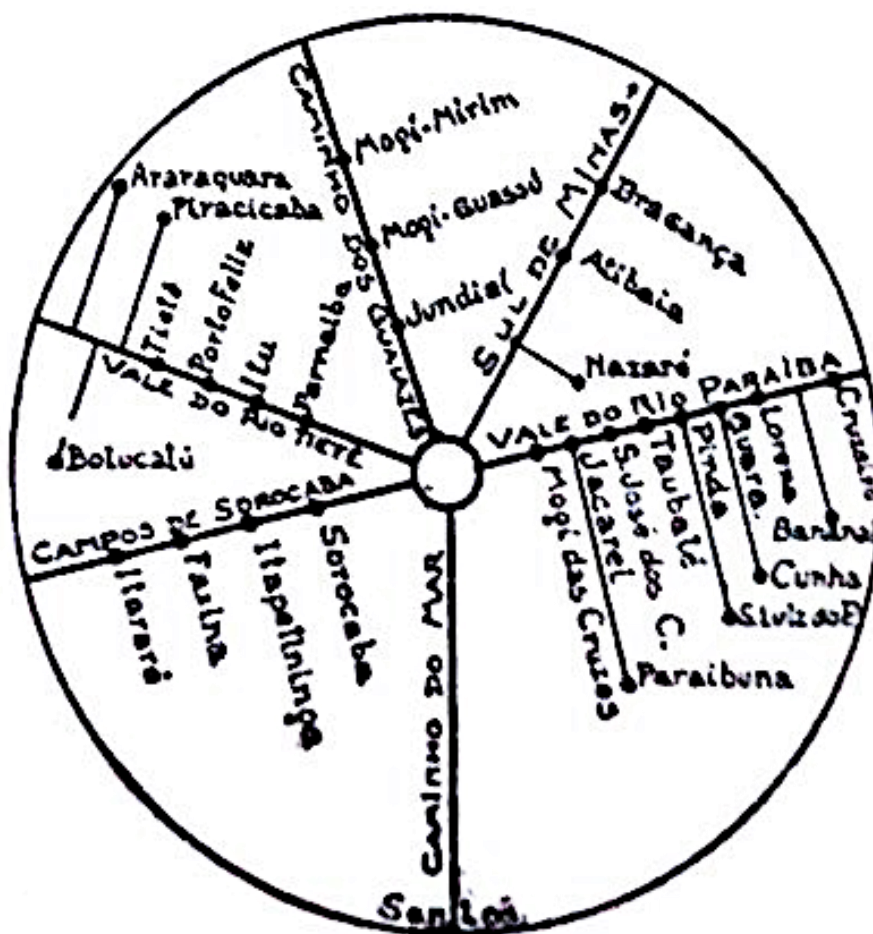
⁴⁶³ Publicado originalmente em 1933, no periódico *Geografia*, da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), este artigo foi compilado com outros textos e republicado em obra intitulada *Evolução política do Brasil e outros estudos*, cuja primeira edição, com todos os textos reunidos, se deu em 1953. Ver: Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos... Op. Cit.*, p. 93-110.

⁴⁶⁴ Teodoro Sampaio. São Paulo no século XIX. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, vol. VI, 1900-1901, p. 161.

⁴⁶⁵ Cf. Caio Prado Júnior. *O fator geográfico... Op. Cit.*, p. 104.

⁴⁶⁶ Trata-se do mapa manuscrito desenhado pelo ajudante de engenheiro Antônio Rodrigues Montesinho, entre 1791 e 1792. O original encontra-se sob guarda da Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores.

Figura 8: Esquema viário da capitania de São Paulo em fins do século XVIII



Fonte: Caio Prado Júnior. “O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo”. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 106.

Neste esquema, Prado Júnior buscava destacar o modo como todos os caminhos convergiam para a cidade de São Paulo e ali se articulavam. A conexão dos diversos núcleos produtores do interior se dava através de eixos que se ligam diretamente ao ponto de onde se escoará a produção sem, no entanto, conectarem-se uns aos outros a não ser pelo centro do sistema, numa configuração espacial que os geógrafos denominam de “bacia de drenagem”⁴⁶⁷.

⁴⁶⁷ Em capítulo no qual analisa as formações coloniais e sua relação indissociável com a conquista de espaço, o geógrafo Antônio Carlos Robert Moraes descreve o modelo de ocupação territorial cujo desenho espacial é aquele denominado de bacia de drenagem. Segundo Moraes, “[...] A ocupação do território colonial estrutura-se num padrão voltado para fora, isto é, a apropriação de espaços obedece a um itinerário que exprime o sentido prioritário dos fluxos (centrípetos do ponto de vista da colônia, e centrífugos na ótica da metrópole). O desenho espacial básico observado é o denominado de ‘bacia de drenagem’, em que um eixo de circulação central ramifica-se por caminhos que vão buscar as zonas de produção, e este eixo tem por destino um porto (lacustre, marinho ou estuarino) que articula os lugares drenados com os fluxos do comércio ultramarino”. Ver: Antônio Carlos Robert Moraes. “Formação colonial e conquista de espaço”. In: *Território e História no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005, p. 68. [1ª ed. 2004].

A especificidade da capitania de São Paulo em relação a outras localidades da América portuguesa, como Salvador e Rio de Janeiro, é que seu centro, a capital paulista, não se localiza no litoral, mas no interior, de onde partia um corredor único em busca do porto por onde se escoava a produção de toda sua *hinterlândia*.

Foi partindo deste esquema, portanto, que Prado Júnior propôs uma interpretação para a configuração do sistema viário paulista no quadro econômico de fins do Setecentos. Segundo essa interpretação, a cidade de São Paulo e a vila de Santos cumpriam funções “conexas” no conjunto da economia paulista. Enquanto a primeira era o “centro natural do planalto”, a segunda era o “principal porto marítimo” e “articulador com o mundo exterior”. O *Caminho do Mar*, que as articulava, era a “principal artéria da Capitania” e completava aquilo que denominou de “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos”. Tal sistema era o eixo ou a base do “organismo econômico da capitania de São Paulo”⁴⁶⁸.

Ao propor esse “sistema” como o eixo econômico da capitania paulista, não era intenção de Prado Júnior discutir o problema da inserção de São Paulo nos circuitos marítimos do sistema mercantil português em fins do Setecentos⁴⁶⁹. Entretanto, sua contribuição é importante para essa discussão, pois talvez tenha sido uma das primeiras a chamar a atenção para a configuração de um subsistema de comércio em São Paulo que estava se estruturando, naquele momento, a partir dos processos de reorganização da infraestrutura viária e de consolidação do porto de Santos como principal via marítima da capitania paulista.

Cumprido observar que a análise de Prado Júnior pesa a mão quando dá a entender – através do esquema viário – que as exportações do interior de toda a capitania se davam através de Santos, inclusive as das vilas do vale do Paraíba, desconsiderando totalmente a importância de outros portos, como Paranaguá e São Sebastião, além dos circuitos de comércio interno, sobretudo aqueles ligados ao tráfico de animais do Sul e ao

⁴⁶⁸ Caio Prado Júnior. *O fator geográfico... Op. Cit.*, pp. 105-107.

⁴⁶⁹ Segundo o próprio Prado Júnior, seu objetivo era o de expor os condicionamentos geográficos que teriam determinado o surgimento de um núcleo urbano tão grande – a São Paulo da década de 1930 – em um local que, à primeira vista, não oferecia “atrativos” ou em que os “fatores físicos e naturais”, aparentemente, teriam tido pouca influência. Ver: Caio Prado Júnior. *O fator geográfico... Op. Cit.*, p. 93. A proposta do “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos” buscava destacar a excepcionalidade da cidade de São Paulo no sistema econômico da capitania em razão de sua localização no interior. Sua posição de “centro natural do planalto” e o abrupto da Serra do Mar, que a separava do litoral, eram os responsáveis pela configuração desse “sistema”, complementado pelo porto santista e pelo caminho que os articulava. A formulação desse sistema, portanto, foi utilizado como um dos argumentos para explicar o desenvolvimento da metrópole paulista do século XX naquele sítio. Fato que ajuda a compreender o pouco aprofundamento dado pelo autor às articulações desse “sistema” aos circuitos de cabotagem, centrado no Rio de Janeiro, e ultramarino, em Lisboa.

abastecimento das capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Ainda assim, sua análise serve como um bom ponto de partida para refletir sobre o chamado “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos”, pensando-o, porém, articulado aos demais circuitos do sistema mercantil português.

Assim, mudando-se a escala da análise proposta por Prado Júnior, veremos que aquilo que ele denominou de “sistema”, por seu foco centrar-se exclusivamente sobre a capitania de São Paulo, trata-se, na verdade, de um subsistema, já que é parte de um sistema maior. Tal subsistema, deve-se lembrar, não concentrava todo o comércio de exportação da capitania, uma vez que boa parte deste ainda se realizava pelos circuitos internos intercapitaniais⁴⁷⁰. Entretanto, o processo de formação desse subsistema, na virada do século XVIII para o XIX, dá a ver o modo como a infraestrutura viária e de transporte da capitania se adaptou para garantir o escoamento de boa parte da volumosa e variada pauta dos gêneros de exportação paulista, especialmente o açúcar, que tinha como destino os mercados acessíveis apenas através dos circuitos marítimos.

Nesse sentido, se faz necessário analisar a configuração do complexo viário-portuário paulista do período em uma escala distinta da empregada por Prado Júnior. Uma que permita enquadrar tal configuração no âmbito do comércio realizado entre Portugal e as demais capitanias da América portuguesa, tendo-se sempre em conta os marcos do Antigo Sistema Colonial, em especial, o exclusivo metropolitano. Nessa escala, como destacamos previamente, fica evidente como o porto de Santos era, raramente, o porto final de onde os gêneros paulistas eram remetidos ao mercado Atlântico e, portanto, não cumpria a função de “articulador com o mundo exterior”, tal como Prado Júnior afirmou.

Por outro lado, tomando-se em conta essa escala ampliada e, como recomendou Denise Moura, a variedade de produtos e portos com os quais Santos comerciava diretamente, quer na América portuguesa e Rio da Prata quer em Portugal e África⁴⁷¹, resta responder a importância do porto do Rio de Janeiro para a inserção dos gêneros paulistas nos mercados atendidos pelos circuitos marítimos desde os anos 1790 ao começo dos anos 1820. Assim, buscaremos detalhar, a seguir, o papel desempenhado pela

⁴⁷⁰ Para uma ideia geral acerca do peso do comércio interno na dinâmica mercantil da capitania paulista, ver artigo publicado por Affonso Taunay contendo dados estatísticos levantados por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça para o ano de 1801. Trata-se de um dos poucos documentos com dados completos acerca dos volumes de mercadorias que trafegaram não só através dos portos marítimos, mas também pelos chamados “portos secos”, dando a dimensão do comércio colonial paulista no começo do Oitocentos. Ver: Affonso d’Escragnoille Taunay. *Um capitão-general estatista... Op. Cit.*

⁴⁷¹ Cf. Denise Soares de Moura. *Entre o Atlântico e a costa... Op. Cit.*, pp. 96-97.

praça do Rio de Janeiro nessa articulação da capitania de São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil português, destacando o porto carioca como o “articulador com o mundo exterior” durante esse período, e não o santista, dando uma nova configuração ao sistema proposto por Prado Júnior.

A atividade mercantil do porto de Santos

Dentre as formas de se qualificar a atividade mercantil do porto de Santos em fins do Setecentos e princípio dos Oitocentos, optamos pela análise de dados quantitativos referentes à movimentação comercial do dito porto em um dado recorte desse período. Para tanto, empregamos os dados referentes a duas séries documentais: o movimento das embarcações entradas e saídas do porto de Santos e os mapas de importação e exportação dessa mesma praça.

Antes de partirmos para a análise desses dados, porém, é necessário fazer algumas considerações acerca da documentação compulsada. Em primeiro lugar, os documentos reunidos possuem diferentes origens e estão dispersos em publicações de naturezas distintas. De modo geral, os dados foram extraídos a partir de uma memória econômico-política escrita pelo capitão-general de São Paulo, Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça⁴⁷²; de uma relação compilada pelos viajantes bávaros Johan Baptist von Spix e Carl Friedrich Phillip von Martius⁴⁷³; e dos mapas de importação e exportação registrados na alfândega de Santos⁴⁷⁴. Compilando os dados reunidos nessas fontes, obtivemos dados para os anos de 1799-1801, 1807-1808, 1810-1813, 1815 e 1817-1821.

⁴⁷² Nesta memória econômica encontram-se a movimentação das embarcações entradas e saídas do porto de Santos para o ano de 1799, além dos mapas de importação e exportação do dito porto para os anos de 1799-1801. Ver: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. “Memória Econômico Política da Capitania de S. Paulo”. Primeira Parte. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Separata do volume XV, 1961.

⁴⁷³ Em *Reise in Brasilien*, publicado originalmente em 1823, os conhecidos viajantes bávaros publicaram uma série de dados demográficos e econômicos da então capitania de São Paulo. Para este trabalho estamos utilizando os dados da movimentação de embarcações do porto de Santos, bem como os de importação e exportação do referido porto para os anos de 1807 e 1813 extraídos da edição inglesa publicada em 1824. Ver: Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Phillip von Martius. *Travels in Brazil, in the years 1817-1820*. Vol. 2. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824. Disponível em: <https://cutt.ly/KY3WoRd>. Acesso em: 17 dez. 2021.

⁴⁷⁴ Os mapas de importação e exportação referentes aos anos de 1808, 1810, 1811, 1812, 1815, 1817, 1819 e 1820 foram localizados no fundo da Real Junta de Comércio do Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro. Ver: ANRJ. Real Junta do Comércio. *Mapas de importação e exportação do porto de Santos*. Caixa 448, pacote 1. Já as informações dos anos 1816, 1818 e 1821 foram publicados nos quatro primeiros volumes do Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Ver: MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1816. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. II. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 40-57; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1818. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943,

A natureza fragmentária e dispersiva dessa documentação traz consigo alguns problemas àqueles que se dispõem a analisá-la. De princípio, os dados não se apresentam de forma seriada, ou seja, apresentam lacunas em vários anos do período recortado para análise (1799-1821). Outro problema é a falta de normatização dos dados que, por terem origens distintas, ora aparecem registrados de uma forma ora de outra. Um bom exemplo disso são os dados referentes ao porto do Recife e os portos de Buenos Aires e Montevideu. Em alguns documentos os dados aparecem registrados de forma mais geral (Pernambuco e Rio da Prata) em outros aparecem de forma mais específica (Recife, Buenos Aires e Montevideu). Por fim, a qualidade dos dados referentes aos volumes e valores exportados pelo porto de Santos é colocada em dúvida por alguns dos próprios produtores dos documentos. Este foi o caso, por exemplo, de Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça que, em sua *Memória econômico política...* já alertava que os números dos mapas de engenhos de açúcar e sua produção eram...

[...] aproximado[s], porque os Lavradores não são muito exactos em suas relações, ou seja por temerem algum imposto, ou por qualquer outra razão, que por hora desconheço⁴⁷⁵.

Mais adiante ainda, sobre os dados dos mapas de importação e exportação:

Se os Mappas de importação e exportação das diferentes Villas da Capitania fossem exactos era muito fácil avaliar-se o seu lucro ou déficit anual, mas por mais repetidas e explicadas que tenham sido as Ordens a este respeito, até ao presente nada se pode colher deles com certeza. Encontrão-se tantas incoherencias e faltas de exactidão que absolutamente inutilizam todo o trabalho tido em os fazer. Não há duvida que pela grande distancia, em que ficão humas das outras as cazas de cada Villa, e não havendo registos, nem sendo practicable havellos em todas as do inteior, não he possível saber-se exatamente nem o que entre nem o que sahe dellas⁴⁷⁶.

Como bem explicou Petrone, todos esses dados têm origem na necessidade de satisfação de exigências burocráticas. Na maioria das vezes, as informações sobre produção e exportação eram requeridas com fins de tributação e, dessa forma, era natural o desejo de iludir o fisco⁴⁷⁷. O próprio Castro e Mendonça já chamava atenção para esse problema no excerto acima. Outra questão são os erros não intencionais, quer na soma

p. 71-77; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1821. In: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, p. 55-77.

⁴⁷⁵ Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memoria econômico política da Capitania de S. Paulo...* Op. Cit., p. 207.

⁴⁷⁶ *Idem*, pp. 209-210.

⁴⁷⁷ Cf. Maria Thereza Schörer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo...* Op. Cit., p. 139.

dos valores, quer na confusão que se fazia com os dados de produção e de exportação. Enfim, deve-se ter clareza acerca das deficiências e dos limites dessas fontes para que, ainda assim, elas sejam úteis em nossos propósitos.

Mesmo apresentando todas essas dificuldades, entendemos que essa documentação serve como referência para apreendermos as características mais gerais da atividade mercantil paulista realizada através do porto de Santos. Suas informações interessam-nos muito mais do ponto de vista qualitativo do que do quantitativo. Através dessa documentação é possível perceber a variedade dos produtos e destinos com os quais a Capitania de São Paulo negociava, ter uma ideia, ainda que geral, de seus principais parceiros comerciais, volumes e valores negociados e, ainda, identificar os modos como os produtos paulistas se inseriam nos distintos mercados ao qual se destinavam.

O movimento de embarcações saídas do porto de Santos (1799-1821)

Iniciamos a análise da movimentação mercantil do porto da vila de Santos pela quantificação das embarcações saídas desse porto e envolvidas no comércio de exportação, quer pelo circuito de cabotagem quer pelo ultramarino. O exame dos dados apresentados na tabela 18, a seguir, revela que entre os anos de 1799 e 1821 foram registradas as saídas de 1.489 embarcações em direção a 29 portos distintos.

Tabela 18: Número total de embarcações saídas do porto de Santos (1799-21).

Embarcações saídas por: Circuito / Porto de destino	Anos																Totais	%
	1799	1800	1801	1807	1808	1810	1811	1812	1813	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821		
Cabotagem	106	53	31	84	101	87	89	47	101	95	99	84	86	113	115	122	1.416	95%
Rio de Janeiro	23	34	13	45	13	36	21	-	38	35	37	33	51	53	54	53	539	36%
Rio Grande	1	5	3	19	24	10	17	10	10	11	11	9	1	6	5	11	153	10%
Iguape	11	4	-	-	10	9	6	7	9	6	11	4	4	4	9	11	106	7,1%
São Sebastião	19	1	5	-	27	5	10	4	5	4	5	4	-	3	3	3	99	6,6%
Paranaguá	10	4	3	-	15	6	4	7	8	7	9	6	5	6	3	5	99	6,6%
Pernambuco	-	1	-	6	1	3	3	2	3	4	13	13	5	8	7	7	76	5,1%
Bahia	4	4	4	4	2	1	4	1	5	3	2	8	7	5	4	8	66	4,4%
Ilha de Santa Catarina	1	-	-	1	2	2	1	1	4	5	3	1	2	9	11	11	54	3,6%
Buenos Aires	-	-	-	-	-	6	2	2	5	10	6	-	1	-	5	2	39	2,6%
Montevideu	-	-	-	-	-	1	11	6	7	-	-	2	1	2	5	3	38	2,6%
Rio de São Francisco	1	-	-	5	-	3	2	1	2	2	-	3	3	5	1	1	29	1,9%
Ubatuba	26	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	28	1,9%
Cananóia	10	-	1	-	5	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	22	1,5%
Porto Alegre	-	-	-	-	-	1	-	5	2	3	1	-	1	2	1	1	17	1,1%
Laguna	-	-	-	-	-	1	1	-	1	2	-	1	-	3	1	2	12	0,8%
Vila Bela	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	-	-	3	1	-	-	8	0,5%
Ilha Grande	-	-	-	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	6	0,4%
Maranhão	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	2	1	-	6	0,4%
Parati	-	-	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	1	-	6	0,4%
Guaratuba	-	-	2	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5	0,3%
Caravelas	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	4	0,3%
São Mateus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	3	0,2%
Porto Seguro	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,1%
Ultramarino	5	0	4	11	3	4	4	6	1	5	5	4	7	6	4	4	73	5%
Lisboa	5	-	4	5	1	-	-	1	1	3	2	3	1	2	2	1	31	2,1%
Porto	-	-	-	5	-	2	2	4	-	2	3	1	6	2	2	2	31	2,1%
Ilha da Madeira	-	-	-	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0,3%
Cabo Verde	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	3	0,2%
Moçambique	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	0,1%
Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	0,1%
Total Geral	111	53	35	95	104	91	93	53	102	100	104	88	93	119	119	126	1.489	100%

Fontes: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Econômico Política... Op. Cit.*; Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Phillip von Martius. *Travels in Brazil... Op. Cit.*, p. 35. ANRJ. Real Junta do Comércio. *Mapas de importação e exportação do porto de Santos*. Caixa 448, pacote 1; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1816... *Op. Cit.*, p. 40-57; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1818... *Op. Cit.*, p. 71-77; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1821... *Op. Cit.*, p. 55-77.

O porto do Rio de Janeiro destaca-se como o principal destino das embarcações saídas da praça de Santos, abarcando 36% de toda movimentação, seguido pelos portos de Rio Grande (10%), Iguape (7,1%), São Sebastião (6,6%), Paranaguá (6,6%), Pernambuco (5,1%) e Bahia (4,4%). O *mapa 16*, destacado a seguir, apresenta a grande diversidade de portos para os quais o porto santista exportava os gêneros paulistas entre 1799 e 1821.

Mapa 16: Parceiros comerciais do porto de Santos por circuito mercantil (1799-21).

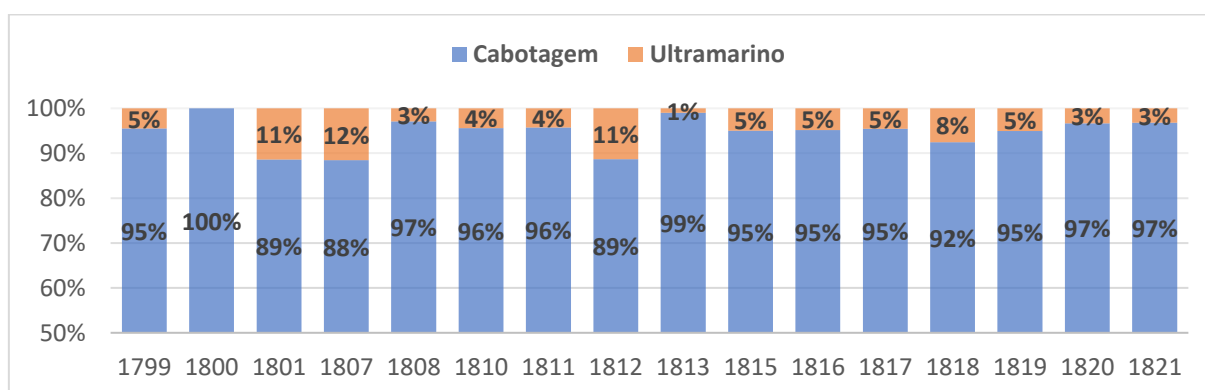


Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 18*.

Como se pode ver pelo mapa acima, o comércio de cabotagem era realizado, principalmente, com os portos da própria capitania de São Paulo, além de outras sete capitanias da América portuguesa, a saber: Rio de Janeiro, Rio Grande de São Pedro, Santa Catarina, Pernambuco, Bahia, Maranhão e Espírito Santo. Além desses destinos, também se realizava através da cabotagem o comércio com os portos do Rio da Prata (Buenos Aires e Montevideú) que, somados, totalizavam 5,2% de toda a movimentação registrada. O comércio ultramarino, por outro lado, era realizado de modo mais regular com os portos de Lisboa e do Porto e, pontualmente, com a Ilha da Madeira, Cabo Verde, Açores e Moçambique.

No que diz respeito às saídas de embarcações segundo a modalidade de comércio com o qual estavam envolvidas, verifica-se a preponderância absoluta do comércio de cabotagem (95%) em relação ao ultramarino (5%). Os dados reunidos no *gráfico 11*, a seguir, dão a ver a dinâmica da atividade mercantil do porto santista destacando, anualmente, a porcentagem das embarcações que estavam envolvidas com os comércios de cabotagem e ultramarino.

Gráfico 11: Embarcações saídas do porto de Santos por circuito: cabotagem ou ultramarino (1799-21).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na tabela 18.

Levando-se em conta os dados analisados na tabela e no gráfico acima, não restam dúvidas de que a natureza do comércio realizado em Santos entre 1799 e 1821 era o de cabotagem, principalmente com as capitanias do Rio de Janeiro, Rio Grande de São Pedro, Rio da Prata, Pernambuco e Bahia. Tal preponderância, porém, não significa que a movimentação comercial santista no circuito ultramarino fosse desprezível. Segundo Denise Moura, a complexidade da inserção paulista nos circuitos marítimos do sistema mercantil português deve-se, em grande medida, em razão da dupla atuação de Santos em

ambas as modalidades de comércio⁴⁷⁸. Não foi por outra razão, aliás, que essa autora chamou a atenção para a importância de se acompanhar o movimento das mercadorias desde o porto de Santos até seus respectivos destinos. Para Moura, apenas a quantificação das embarcações envolvidas no tráfico mercantil santista é insuficiente para se qualificar sua atividade mercantil, pois a grande variedade dos gêneros que circulavam através dessa praça formava circuitos mercantis específicos integrados a distintas regiões da América portuguesa, espanhola e em Portugal⁴⁷⁹.

Assim, para que a análise da atividade mercantil do porto de Santos empreendida neste trabalho logre dar conta dessa especificidade da praça santista, propomos avaliar os valores exportados a partir desse porto e, mais do que isso, acompanhar os volumes das mercadorias exportadas para cada destino.

A exportação do porto de Santos: valores totais negociados (1799-1821)

No que diz respeito aos valores exportados pelo porto de Santos, a tabela 6 reúne os dados obtidos nos mapas de importação e exportação publicados nas fontes mencionadas previamente. Cumpre apontar, porém, que os dados para as exportações são menos completos do que os da movimentação das embarcações, faltando dados detalhados para as exportações realizadas pelo porto santista nos anos de 1808, 1810, 1811, 1815, 1817 e 1820.

Uma análise dos dados compilados na *tabela 19* reafirma a variedade dos destinos com os quais o porto de Santos comerciava já desde o fim do século XVIII. Em todo o período foram registradas atividades comerciais com 22 destinos espalhados na própria capitania de São Paulo, em outras capitanias da América portuguesa, no Rio da Prata, na Europa e na África.

⁴⁷⁸ Cf. Denise Soares de Moura. “Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa. Santos (1808-1822)”. In: *Tempo*, v. 17, n. 34, jan.-jun. 2013, p. 97.

⁴⁷⁹ *Idem. Ibidem.*

Tabela 19: Valores totais (Mil Réis) exportados pelo porto de Santos para outros portos (1799-21).

Valores exportados (Mil Réis)	Anos								
	1799	1800	1801	1807	1813	1816	1818	1821	Total Geral
Porto de destino									
Rio de Janeiro	209.413,600	197.502,267	46.651,798	87.066,600	536.006,600	274.808,000	480.739,700	348.556,000	2.180.744,565
Porto	-	-	-	75.313,410	49.907,600	56.003,900	159.757,400	80.730,500	421.712,810
Lisboa	100.394,800	-	56.800,000	63.298,000	2.635,200	35.893,000	31.643,200	22.166,200	312.830,400
Rio Grande	5.818,800	15.183,440	7.564,300	117.197,170	34.420,830	25.032,800	10.502,840	9.683,400	225.403,580
Bahia	19.752,000	27.911,620	42.532,500	12.067,450	13.042,880	7.564,360	30.421,560	22.662,200	175.954,570
Rio da Prata	-	-	-	-	25.844,680	38.870,600	14.994,700	42.180,800	121.890,780
Pernambuco	-	5.371,080	-	9.360,890	5.035,000	27.741,000	14.044,320	20.646,400	82.198,690
Paranaguá	2.479,600	9.273,480	8.790,660	-	-	6.336,000	8.269,940	3.657,000	38.806,680
Iguape	2.852,000	3.846,280	2.051,000	-	-	4.227,100	5.313,540	3.312,500	21.602,420
Porto Alegre	-	-	-	-	-	-	5.303,300	10.592,400	15.895,700
Ilha da Madeira	-	-	-	13.513,600	-	-	-	-	13.513,600
Ilha de Santa Catarina	-	-	-	388,710	-	1.745,700	1.469,600	8.376,500	11.980,510
Rio de São Francisco	532,000	-	-	2.577,420	-	3.695,450	3.047,960	-	9.852,830
Maranhão	-	-	-	-	-	-	5.745,800	-	5.745,800
Cananéia	2.339,200	-	460,000	-	-	-	-	1.526,400	4.325,600
São Sebastião	118,800	3.114,900	14,975	-	-	504,000	99,600	-	3.852,275
Moçambique	-	-	-	-	-	-	-	3.178,000	3.178,000
Laguna	-	-	-	-	-	-	-	862,400	862,400
Parati	-	-	-	519,900	-	-	-	-	519,900
Ilha Grande	-	-	-	283,400	-	-	-	-	283,400
Ubatuba	146,400	-	-	-	-	-	-	-	146,400
Guaratuba	-	-	6,660	-	-	-	-	48,800	55,460
Total Geral	343.847,200	262.203,067	164.871,893	381.586,550	666.892,790	482.421,910	771.353,460	578.179,500	3.651.356,370

Fontes: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Econômico Política ... Op. Cit.*; Affonso d'Escragnolle Taunay. *Um capitão general estatista ... Op. Cit.*, p. 57-70, 1961; Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Phillip von Martius. *Travels in Brazil ... Op. Cit.*, v. 2, p. 35; Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Jornal do Brasil, 1811-1817*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centros de Estudos Históricos e Culturais, 2002, p. 278; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1816... *Op. Cit.*, pp. 40-57; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1818. ... *Op. Cit.*, p. 71-77; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1821. ... *Op. Cit.*, pp. 55-77.

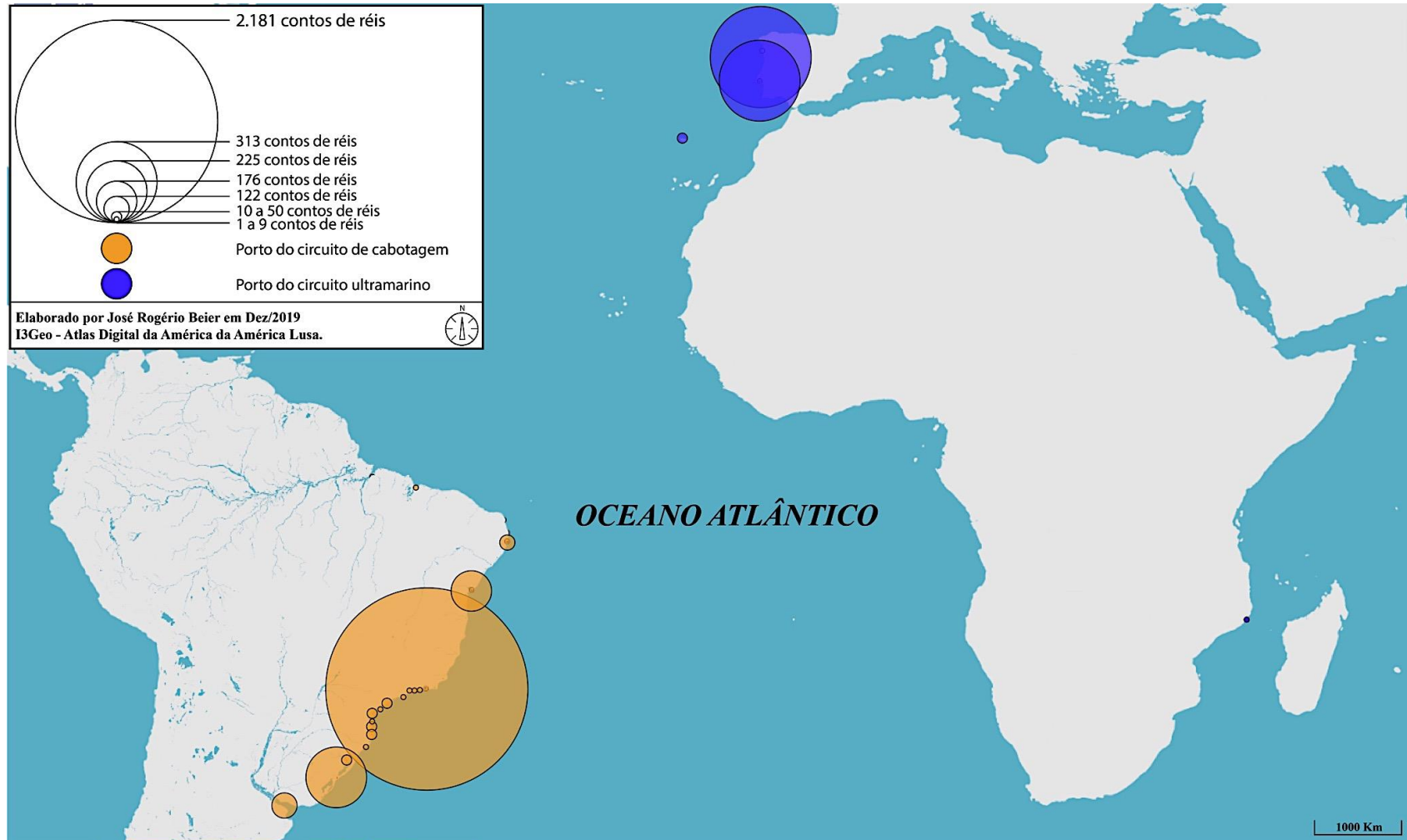
A diversificação dos destinos comerciais dos gêneros paulistas, tal como se observa na *tabela 19*, aponta para o longo e dinâmico processo de consolidação do porto santista como principal via marítima da capitania de São Paulo. Entretanto, não se pode desconsiderar que alguns desses destinos aparecem nos registros apenas pontualmente, isto é, não lograram se configurar como importantes rotas de comércio com o porto santista nas primeiras décadas do Oitocentos. Este é o caso, por exemplo, dos portos da Ilha da Madeira e Moçambique, na África, Parati e Ilha Grande, no Rio de Janeiro, Guaratuba e Ubatuba, em São Paulo e Laguna, em Santa Catarina. Além de aparecerem em apenas alguns anos dentro do recorte analisado, tais portos movimentaram valores de pequena monta.

Assim, se é verdade que o comércio portuário da vila santista pode ser caracterizado pela diversificação de seus parceiros mercantis, como apontou Denise Moura⁴⁸⁰, não se pode dizer, ao menos do ponto de vista dos valores transacionados entre Santos e seus parceiros comerciais, que a praça mercantil do Rio de Janeiro “não era o vínculo comercial predominante da vila marítima de Santos⁴⁸¹”. Ao contrário, o *mapa 17*, apresentado a seguir, põe em evidência que os valores negociados com a praça carioca nesse período ultrapassavam em mais de cinco vezes os negociados com o segundo principal destino dos produtos paulistas, a cidade do Porto.

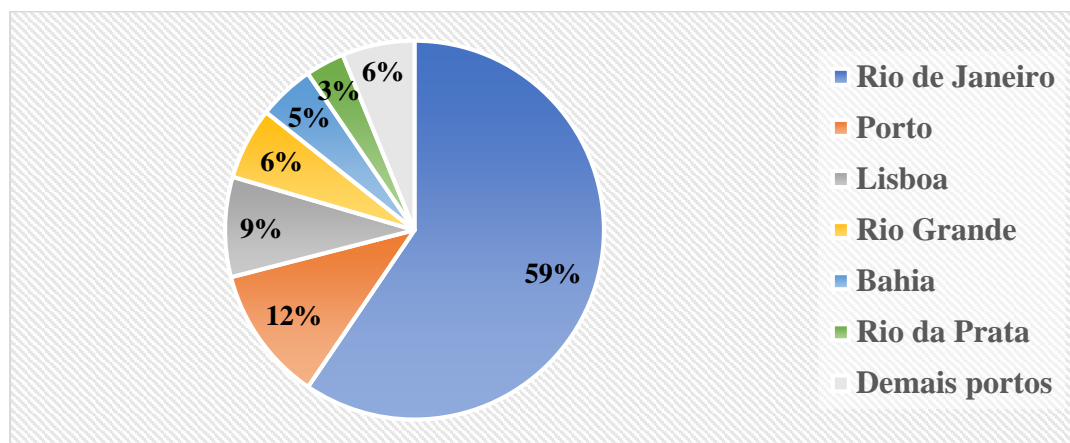
⁴⁸⁰ Cf. Denise Soares de Moura. “Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa. Santos (1808-1822)”. In: *Tempo*, v. 17, n. 34, jan.-jun. 2013, p. 98.

⁴⁸¹ *Idem. Ibidem.*

Mapa 17: Principais parceiros comerciais do porto de Santos segundo os valores exportados entre 1799-21.

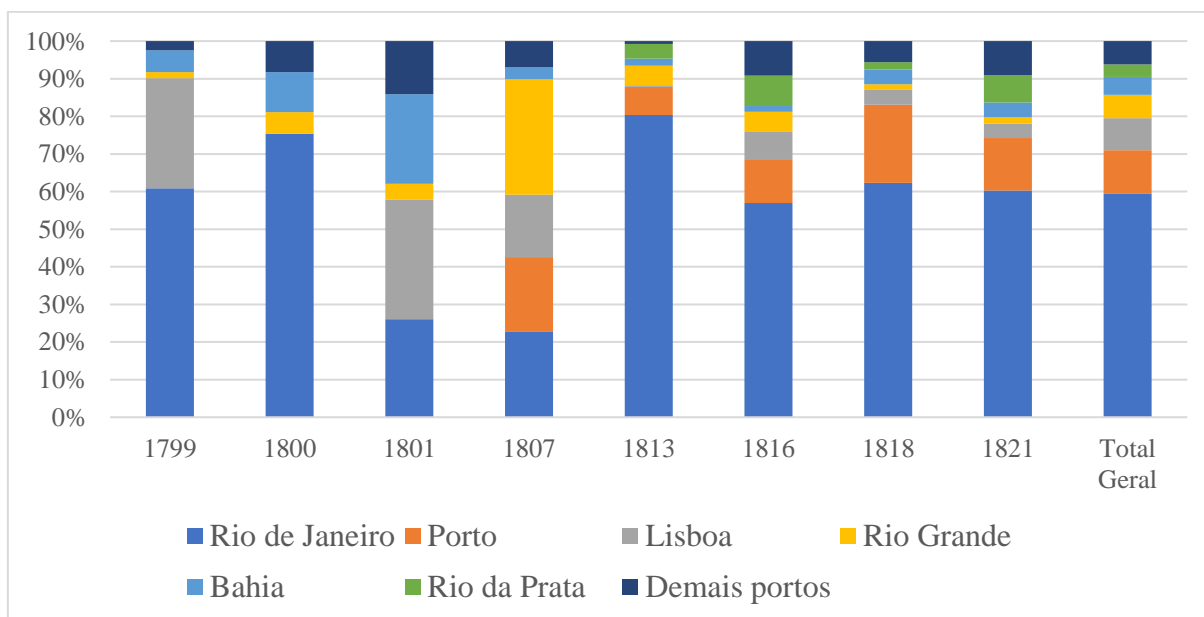


Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 19*.

Gráfico 12: Peso dos parceiros comerciais paulistas segundo os valores exportados por Santos (1799-21).

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 19*.

O exame do mapa e do gráfico acima indicam a proeminência das praças mercantis do Rio de Janeiro e da cidade do Porto. Também se destacam como principais destinos dos produtos paulistas os portos de Lisboa, Rio Grande, Bahia e os do Rio da Prata (Buenos Aires e Montevideú). Somados, os valores exportados para esses seis portos representavam 94% de toda a receita da exportação paulista realizada por via marítima entre 1799 e 1821. O Rio de Janeiro era, de longe, o porto que mais recebia produtos da capitania de São Paulo, com 59% do total. O peso dessa praça mercantil no comércio com os paulistas nas duas primeiras décadas do Oitocentos pode ser mais bem avaliado a partir dos dados reunidos no *gráfico 13*, apresentado a seguir.

Gráfico 13: Participação do porto do Rio de Janeiro no comércio com São Paulo via Santos (1799-21)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 19*.

Excetuando-se os anos de 1801 e 1807, no qual os valores negociados com o Rio de Janeiro foram mais baixos que aqueles movimentados com os portos de Lisboa e do Rio Grande, respectivamente, nos demais anos o porto carioca foi responsável por quase 60% de todos os valores negociados, atingindo o pico de 80% em 1813.

Atenção especial deve ser dada à cidade do Porto, cuja importância para a balança de comércio da capitania paulista cresceu demasiado nas duas primeiras décadas do século XIX⁴⁸². Em pouco mais de quinze anos, esta cidade tornou-se nada menos que o segundo maior destino dos produtos paulistas no período. Aqui voltamos a concordar com as conclusões de Denise Moura, para quem o porto santista acabou desenvolvendo a função de complementar das demandas por produtos coloniais de portos portugueses, especialmente os portos secundários da metrópole, como é o caso da cidade do Porto⁴⁸³. No entanto, deve-se ter em conta que tal condição é conjuntural, dado que o comércio direto com o Porto foi interrompido em 1822, em meio às disputas entre duas “forças poderosas” que competiam pelo “rentável mercado paulista”⁴⁸⁴.

Um terceiro ponto que merece atenção nos dados do comércio de importação e exportação realizado pelo porto de Santos no circuito ultramarino é a troca realizada diretamente com Moçambique. Ainda que pontual, presente apenas no ano de 1821, esse dado revela a tentativa de um grupo de negociantes paulistas importar mão-de-obra escravizada diretamente da África, desviando dos intermediários da praça do Rio de Janeiro que dominavam o tráfico negro. Tal tentativa já tinha sido realizada em período

⁴⁸² Como já se destacou no segundo capítulo deste trabalho, a cidade do Porto se efetivou como uma das rotas comerciais diretas desde o porto de Santos apenas a partir de 1803, quando o então capitão-general Antonio José da Franca e Horta negociou o estabelecimento de linhas de comércio entre a capitania de São Paulo e a Companhia das Vinhas do Alto Douro.

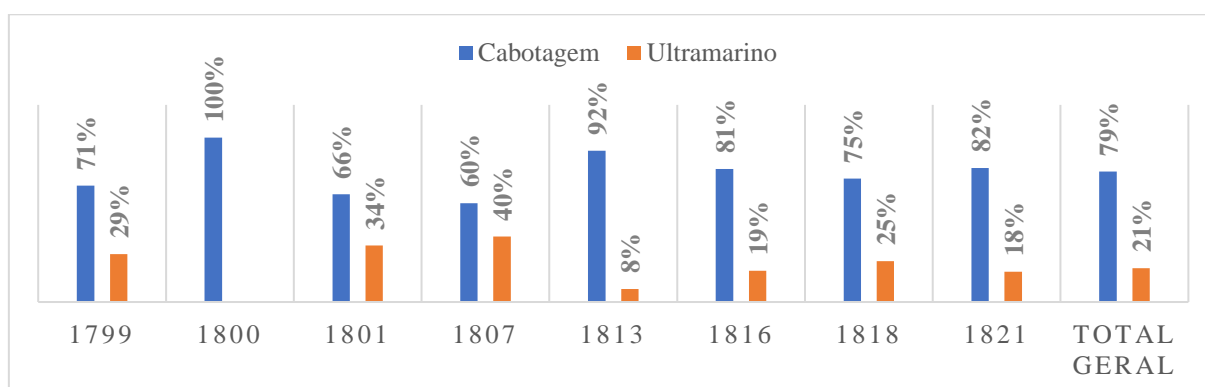
⁴⁸³ Cf. Denise Moura. *Entre o Atlântico e a costa... Op. Cit.*, p. 116.

⁴⁸⁴ Nessa disputa figuravam, de um lado, governadores e capitães gerais paulistas aliados a homens de negócios radicados tanto em São Paulo como na cidade do Porto e, de outro, autoridades locais de vilas litorâneas ao sul de São Paulo em aliança com membros da prestigiosa família santista dos Andrada. Estes, por sua vez, tinham vínculos por relações de negócio e parentesco com grandes negociantes do Rio de Janeiro desde os fins do século XVIII, como os Carneiro Leão por exemplo. Enquanto os primeiros lutavam pela manutenção da rota de comércio direto entre Santos e o Porto, negociada pelo governador Franca e Horta junto aos administradores da *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro* em 1803, os últimos desejavam interromper essa rota visando manter a primazia do porto carioca como intermediário do comércio realizado entre a capitania de São Paulo e a cidade do Porto. Em jogo estava não só o comércio dos artigos coloniais paulistas com a dita cidade portuguesa, mas também a redistribuição dos produtos que vinham nos navios da *Companhia* (vinho e vinagre, sobretudo) em toda porção Centro-Sul da América portuguesa. Ao fim, a queda de braço foi vencida pelo grupo que desfrutava da influência da família Andrada, dado que em outubro de 1822, no contexto das transformações decorrentes do processo de independência do Brasil, o governo imperial determinou a interrupção da relação comercial direta estabelecida entre o porto de Santos e a cidade do Porto. Sobre detalhes dessa disputa pelo comércio paulista ver o já mencionado trabalho de Renato de Mattos, em especial os capítulos 2 e 3. *Política e negócios em São Paulo... Op. Cit.*, pp. 71-152.

anterior, durante a gestão de Bernardo José de Lorena. No torna-viagem das embarcações que traziam os escravos de Moçambique, os paulistas enviaram carregamentos de açúcar e aguardente que serviam como pagamento pelos escravizados.

Um último aspecto que gostaríamos de destacar em relação aos valores negociados através do comércio ultramarino é a participação dessa modalidade mercantil no âmbito geral do comércio paulista. Se é verdade, como acabamos de destacar, que a movimentação de embarcações no porto de Santos revelou uma baixa representatividade de navios nos circuitos do comércio ultramarino (apenas 5% do total), os dados reunidos no *gráfico 14*, apresentados a seguir, revelam como os valores exportados para portos transatlânticos são mais significativos, somando mais de 20% do total da receita das exportações por mar.

Gráfico 14: Porcentagem dos valores exportados pelo porto de Santos segundo a modalidade de comércio.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 19*.

Essa maior representatividade se explica pelos preços dos gêneros exportados para os portos do circuito ultramarino serem bem maiores do que aqueles negociados através do comércio de cabotagem. Nesse sentido verifica-se a correção da assertiva de que a análise da atividade mercantil de Santos resultaria equivocada se baseada exclusivamente na quantificação das embarcações envolvidas no comércio realizado através daquele porto. Com efeito, a praça carioca não monopolizava a aquisição dos artigos coloniais provenientes do porto santista, no entanto a preponderância do Rio de Janeiro em relação aos demais portos segue inquestionável, abarcando três quintos dos valores exportados por Santos, enquanto um quinto ficava com os dois portos portugueses e o último quinto era dividido entre os 19 portos restantes.

A exportação do porto de Santos: os produtos e os volumes negociados (1799-21)

Como última etapa de nossa análise, partimos para avaliar os produtos exportados pela capitania de São Paulo através do porto de Santos. Tal avaliação nos trará um detalhamento mais acurado acerca dos circuitos específicos dos principais produtos da pauta de exportação paulista com seus respectivos parceiros comerciais.

Antes, porém, faz-se necessário esclarecer alguns ajustes para a compilação dos dados apresentados nas tabelas e gráficos a seguir. Em razão das diferentes origens das fontes utilizadas para a composição das tabelas, tivemos que normatizar alguns valores a fim de apresentarmos dados homogêneos. Assim, na documentação onde se discriminava “açúcar branco” e “açúcar mascavo”, por exemplo, somamos as quantidades exportadas e transferimos os dados para a tabela registrando-os apenas como “açúcar”. O mesmo fizemos para os queijos (queijos da terra e queijos de Minas), para o fumo (fumo de serra acima, fumo de Minas), para os peixes (peixes grossos, peixes miúdos) e para os vinhos de Portugal (vinho da Figueira, Vinho de Lisboa e vinho da Companhia).

Um problema mais complexo de lidar foi o das diferenças de unidades de medidas registradas para os mesmos gêneros de exportação. O arroz, por exemplo, umas vezes aparece na documentação com seu volume de exportação registrado em alqueires, outras em arrobas e outras, ainda, em sacas. Com os derivados do couro (courama) acontece o mesmo, aparecendo na documentação nas medidas de centos, moios e peças. Até mesmo o açúcar aparece registrado de formas distintas: quintais para o ano de 1799 e arrobas nos demais anos. Vale lembrar, porém, que para a nossa análise os volumes totais exportados de cada produto nos servem muito mais como uma referência do que como um dado a ser trabalhado matemática e estatisticamente. Ainda assim, quando a conversão era possível, como no caso do açúcar (um quintal equivale a quatro arrobas) e do arroz (uma saca equivale a dois alqueires), optamos por modificar os valores na tabela. Em outros casos, como o dos couros e atanados, optamos por manter os valores tal como aparecem registrados na documentação.

Um último comentário acerca dessa documentação diz respeito ao número dos anos em que há registro detalhado do volume exportado de cada gênero e seu respectivo porto de destino. Nesse caso, há uma sensível diminuição em relação à análise referente aos valores exportados pelo porto de Santos, uma vez que para os volumes exportados localizamos dados apenas para o triênio de 1799-1801 e, depois, para os anos de 1816,

1818, 1819 e 1821⁴⁸⁵. A despeito dessa grande lacuna de informações para o período compreendido entre 1802 a 1815, entendemos que para os fins a que nos propomos neste capítulo os dados são suficientes para identificarmos quais eram os principais produtos da pauta de exportação paulista, a posição do açúcar no comércio marítimo realizado através de Santos, os circuitos específicos formados por alguns dos principais gêneros de exportação da capitania de São Paulo – açúcar, aguardente, algodão em pano, arroz, couros, fumo e toucinho – e, por fim, o papel do Rio de Janeiro nesse comércio.

Iniciemos, portanto, pela identificação dos gêneros da capitania de São Paulo exportados a partir do porto de Santos entre 1799 e 1821. Para os anos em que há registros detalhados por gêneros, verificam-se pouco mais de 60 gêneros exportados para 22 portos espalhados pela América portuguesa, América espanhola, Portugal e seus domínios ultramarinos, como se pode ver pelos dados apresentados na *tabela 20*, a seguir, que traz a relação dos produtos e os respectivos volumes exportados para cada ano.

Tabela 20: Variedade dos gêneros de exportação de São Paulo embarcados no porto de Santos (1799-21)

Volumes exportados por: Gênero	Ano							Totais
	1799	1800	1801	1816	1818	1819	1821	
Açúcar (arrobas)	141.352	113.431	88.309	169.077	294.475	385.300	255.585	1.447.529
Alg. em pano (varas)	37.057	71.255	47.890	46.945	49.907	52.275	32.450	337.779
Queijos (peças)	0	0	0	14.850	42.839	22.276	38.625	118.590
Toucinho (arrobas)	0	3.306	1.832	8.230	27.260	25.784	17.691	84.103
Arroz (alqueires)	8.443	3.161	768	39.648	8.298	6.912	6.100	73.330
Lenha (achas)	0	0	0	18.000	4.000	0	29.000	51.000
Casca Mangue (arrobas)	0	0	0	8.400	11.200	1.050	10.080	30.730
Courama (peças)	3.800	0	4.366	7.868	1.788	1.391	5.162	24.375
Banha (arrobas)	0	0	162	2.721	11.817	5.198	2.782	22.680
Fumo (arrobas)	109	1.363	0	4.013	1.764	1.721	3.620	12.590
Carne Porco (arrobas)	0	0	0	240	3.282	4.810	1.781	10.113
Far. Mandioca (alqueires)	0	0	0	800	4.079	4.310	140	9.329
Paus a pique (Dúzias)	0	0	8.900	0	0	0	0	8.900
Marmelada (caixetas)	0	10	0	2.100	2.104	2.647	366	7.227
Pontas de boi (peças)	0	0	0	2.000	1.080	0	2.480	5.560
Feijão (alqueires)	0	100	0	960	1.454	555	1.949	5.018
Café (arrobas)	592	381	232	417	501	780	341	3.244
Velas de sebo (dúzias)	0	0	0	1.866	38	0	100	2.004
Cocos de comer (peças)	0	0	0	2.000	0	0	0	2.000
Farinha de trigo (arrobas)	116	0	0	1.680	0	0	0	1.796
Courama (moios)	0	1.519	0	0	0	0	0	1.519
Alg. em rama (arrobas)	0	174	0	0	231	567	216	1.188
Carne seca (arrobas)	0	1.000	0	0	0	0	0	1.000
Sal (alqueires)	0	0	0	922	0	0	0	922
Aguardente (pipas)	159	60	13	127	148	221	46	774
Ripas (dúzias)	0	0	102	50	24	590	0	766
Gamelas (dúzias)	0	0	0	100	226	160	50	536
Milho (alqueires)	0	0	0	0	330	206	0	536
Az. de peixe (medidas)	0	0	470	0	0	0	0	470

⁴⁸⁵ Os dados compilados por Spix e Martius referentes aos anos de 1807 e 1813 estão incompletos. Contêm os gêneros exportados, as quantidades e os respectivos valores, no entanto falta uma coluna indicando os portos de destino para onde esses gêneros foram enviados.

Goma (arobas)	200	95	0	0	0	35	0	330
Taboados (dúzias)	63	7	0	122	43	31	59	325
Breu (barris)	0	0	0	221	0	0	0	221
Barbatana (arobas)	200	0	0	0	0	0	0	200
Cal (moios)	13	0	0	0	91	0	0	104
Vigas (peças)	0	0	0	0	99	0	0	99
Sebo (arobas)	0	0	0	90	0	0	0	90
Charque (arobas)	0	0	0	0	70	0	0	70
Cera da terra (arobas)	0	5	0	0	38	0	20	63
Talhos de louça (peças)	0	0	0	58	0	0	0	58
Azeite de peixe (pipas)	45	0	0	10	0	1	0	56
Peixes miúdos (milheiros)	0	0	0	0	0	0	52	52
Enxadas (peças)	0	0	0	50	0	0	0	50
Amendoim (alqueires)	0	0	0	0	48	0	0	48
Toras de pequá (peças)	0	0	0	0	44	0	0	44
Fios Algodão (arobas)	0	0	0	15	13	0	10	38
Az. de mamona (barris)	0	0	0	0	33	0	0	33
Peixes grossos (arobas)	0	0	0	0	28	0	0	28
Anil	28	0	0	0	0	0	0	28
Fazenda seca (fardos)	0	6	0	21	0	0	0	27
Telhas (centos)	25	0	0	1	0	0	0	26
Vinhos Portugal (pipas)	0	0	6	19	0	0	0	25
Alcatrão (barris)	0	0	0	21	0	0	0	21
Piche (barris)	0	0	0	20	0	0	0	20
Pederneiras (caixotes)	0	0	0	0	6	0	7	13
Azeite (barris)	0	0	0	12	0	0	0	12
Presunto (arobas)	0	0	0	12	0	0	0	12
Ferragens (barricas)	0	0	0	12	0	0	0	12
Chumbo (arobas)	0	4	0	0	0	0	0	4
Vinagre (pipas)	0	0	0	3	0	0	0	3
Tijolos (milheiros)	0	0	0	0	2	0	0	2
Pólvora	0	2	0	0	0	0	0	2
Louça (gigos)	0	0	0	2	0	0	0	2

Fontes: Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Econômico Política ... Op. Cit.*, p. 244; AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831; Affonso d'Escragnolle Taunay. *Um capitão general estatista ... Op. Cit.*, pp. 57-70; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1816 ... *Op. Cit.*, pp. 40-57; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1818. ... *Op. Cit.*, p. 71-77; MAPPA da importação e exportação do Porto de Santos no ano de 1819. APESP, lata C 0321, maço 79, pasta 1, doc. 170; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o ano de 1821. ... *Op. Cit.*, pp. 55-77.

O exame da tabela revela a existência de uma série de gêneros cuja exportação se deu apenas em pequenas quantidades ou, ainda, não teve continuidade no decorrer das duas primeiras décadas do século XIX⁴⁸⁶. Quanto aos demais gêneros, os volumes exportados e a saída recorrente durante os anos analisados permitem a identificação de treze itens como os principais da pauta de exportação paulista saídas pelo porto de Santos no período, destacados em negrito na tabela. São eles: o açúcar, a aguardente, o algodão (em pano, fio e rama), o arroz, a banha, os couros e atados, a farinha de mandioca, o

⁴⁸⁶ Estes foram os casos do alcatrão, do amendoim, do anil, dos azeites de oliva e de mamona, da barbatana, do breu, da carne seca, da cera da terra, do charque, do chumbo, dos cocos, das enxadas, das ferragens, das louças, do milho, do pau a pique, das pederneiras, dos peixes, do piche, da pólvora, do presunto, do sal, do sebo, das solas, dos talhos de louça, das telhas, dos tijolos, das vigas e do vinagre.

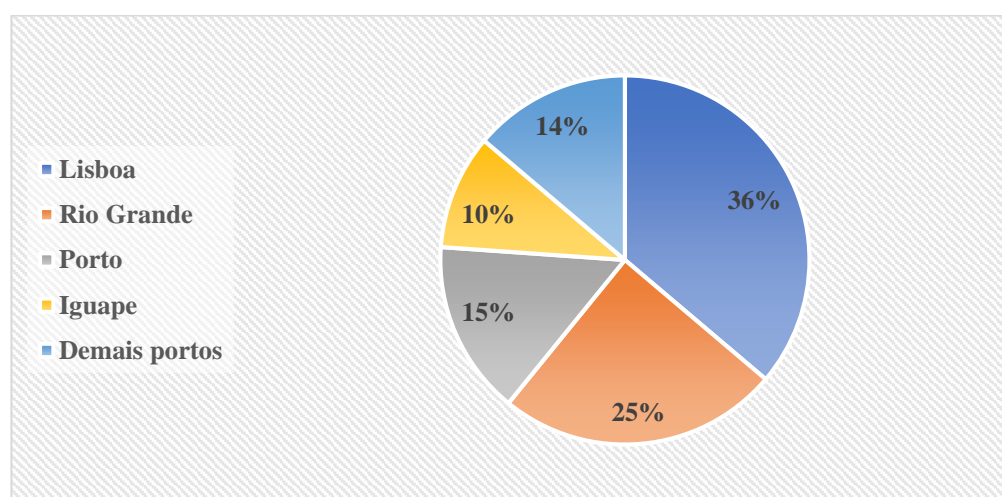
feijão, o fumo, os queijos, os taboados e o toucinho. Dentre esses, o açúcar, o arroz, o toucinho, a banha, os couros e a aguardente são os que movimentavam os maiores valores.

Cumprе lembrar que, ainda que a própria vila de Santos produzisse alguns dos gêneros comercializados através de seu porto, a maior parte deles era produzida em outras vilas. Dentre os principais produtos, o açúcar e a aguardente eram produzidos, em sua maior parte, nas vilas do chamado “quadrilátero do açúcar”; o arroz provinha do vale do Ribeira, sobretudo de Iguape; a banha, o toucinho e a carne de porco das vilas no caminho do Sul de Minas Gerais, em especial Bragança e Atibaia; os queijos e o fumo, em boa parte, eram provenientes das Minas Gerais; o taboado, feito da madeira das araucárias, vinha de Paranaguá e os derivados de couro vinham dos portos mais ao sul, principalmente do Rio Grande e do Rio da Prata.

No que diz respeito aos principais destinos de cada um desses gêneros, como bem observou Denise Moura, cada qual forma circuitos específicos relacionados a regiões distintas na América portuguesa, no Rio da Prata e em Portugal, de modo que nenhuma localidade, nem mesmo o Rio de Janeiro, chegou a monopolizar o comércio dos gêneros coloniais paulistas⁴⁸⁷. Nesse sentido, três exemplos marcantes são os circuitos formados pelo comércio da aguardente, do arroz e do toucinho.

No caso da aguardente, a análise dos dados apresentados no *gráfico 15* revela que os portos de Lisboa, Rio Grande, Porto e Iguape eram os principais destinos do gênero remetido através do porto de Santos.

Gráfico 15: Principais compradores da aguardente paulista embarcada no porto de Santos (1799-21)



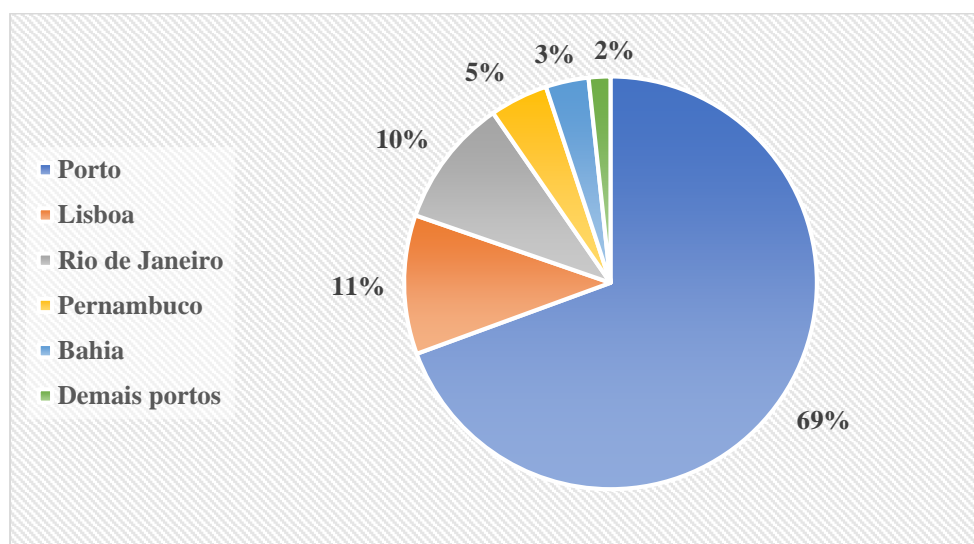
Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 20*.

⁴⁸⁷ Cf. Denise Moura. *Entre o Atlântico e a costa... Op. Cit.*, p. 97.

Pelos dados apresentados nesse gráfico, vê-se que o porto do Rio de Janeiro não figura entre os principais compradores da aguardente paulista, aparecendo apenas na sétima posição dentre os consumidores desse gênero, com menos de 2% do volume negociado. Além disso, percebe-se que o comércio da aguardente no período se deu tanto através do circuito ultramarino (52,5%) quanto do de cabotagem (47,5%), indicando a importância desse gênero quer na América portuguesa, quer em Portugal.

Já no caso do arroz, os dados apresentados no *gráfico 16* apontam que os principais destinos foram os portos ultramarinos do Porto (69%) e de Lisboa (11%). Sozinhos, esses dois portos compraram 80% de todo o arroz paulista embarcado em Santos nas duas primeiras décadas do século XIX.

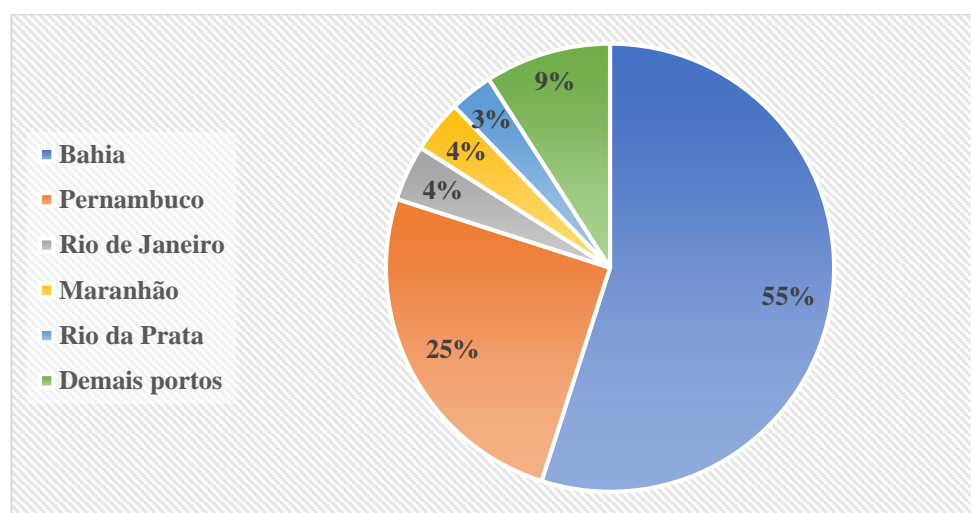
Gráfico 16: Principais compradores do arroz paulista embarcado no porto de Santos (1799-21)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na tabela 20.

Assim, no que se refere à exportação do arroz paulista pelo circuito de cabotagem, os dados do gráfico acima apontam o Rio de Janeiro (10%) como o principal destino do gênero nesse circuito, seguido da Bahia (5%) e de Pernambuco (3%). Desta forma, tem-se que o circuito ultramarino abarcou quatro quintos do comércio do arroz paulista embarcado em Santos entre 1799-21, enquanto o de cabotagem arrematou o restante.

Por fim, o toucinho exportado por Santos circulava principalmente pelo circuito de cabotagem. Seus principais compradores eram as capitânicas da Bahia e de Pernambuco que, juntas, arremataram mais de 80% do gênero embarcado no porto santista entre 1799-21, como se pode ver pelos dados apresentados no *gráfico 17*, a seguir.

Gráfico 17: Principais compradores do toucinho paulista embarcado no porto de Santos (1799-21)

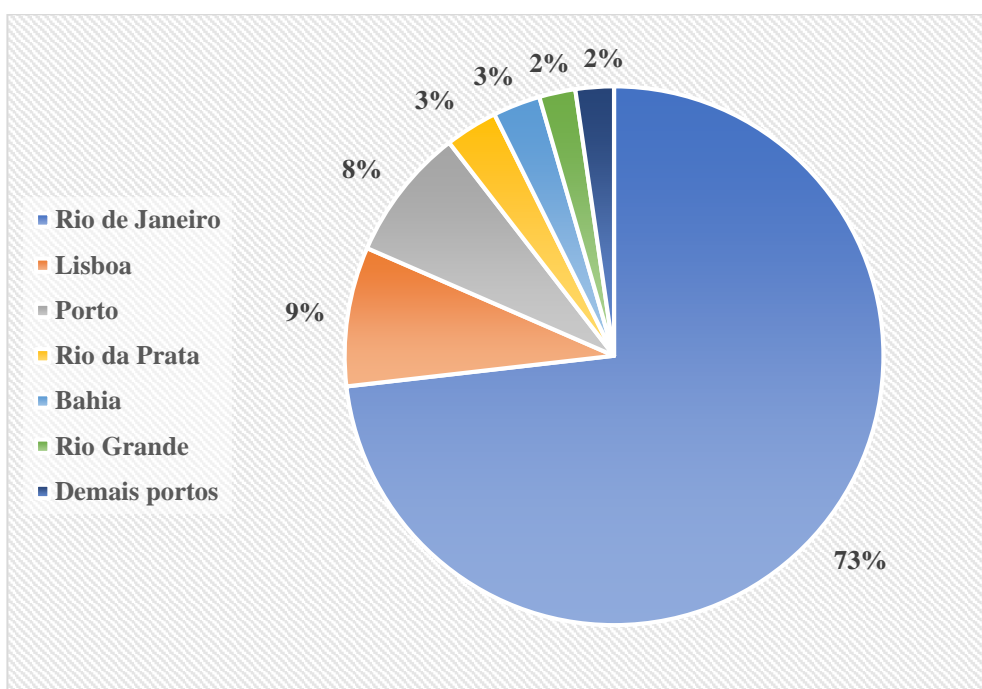
Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 20*.

No caso específico do toucinho, os portos ultramarinos sequer figuram como compradores do produto. A cidade do Porto aparece apenas uma vez, em 1818, tendo comprado pouco mais de 160 arrobas do gênero. Trata-se, portanto, de um produto típico do circuito de cabotagem.

Com efeito, os três exemplos acima ajudam a demonstrar como a atividade mercantil do porto santista já era um tanto complexa nas últimas décadas do período colonial, uma vez que havia uma variada gama de gêneros, produtores e negociantes envolvidos em redes mercantis que, de acordo com cada produto, se relacionavam através de circuitos específicos, ora envolvendo o circuito de cabotagem ora o ultramarino e, por vezes, ambos os circuitos, para que tais gêneros chegassem a seus principais destinos.

Todavia, ainda que a diversidade desses destinos tenha superado duas dezenas de localidades, não se deve olvidar que toda essa movimentação representava a menor parcela do comércio realizada através do porto de Santos, levando-se em conta tanto os volumes quanto os valores exportados. Nesse momento, cumpre lembrar o papel do açúcar na atividade dessa praça mercantil.

Nesse sentido, os números em torno do comércio do principal produto da pauta de exportação paulista são eloquentes, como revelam os dados apresentados no *gráfico 18*. Considerando-se os volumes dos diferentes tipos de açúcar exportados pelo porto de Santos entre 1799 e 1821, cerca de 1,5 milhão de arrobas desse produto saiu dessa praça em direção a 20 localidades distintas. Dessas, o Rio de Janeiro foi o destino de 73% de todo esse comércio, enquanto as praças de Lisboa e Porto, juntas, abarcaram 17%.

Gráfico 18: Principais compradores do açúcar paulista através do porto de Santos (1799-21)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na tabela 7.

O exame atento desse gráfico dá a ver como o circuito de cabotagem, em razão da larga predominância do Rio de Janeiro como principal destino do açúcar paulista, se manteve como a principal modalidade de comércio marítimo realizada através de Santos. Também explica o grande volume de embarcações de baixo calado entrando e saindo do porto santista em direção ao Rio de Janeiro, como se destacou previamente. O comércio ultramarino, por sua vez, não foi desprezível. Os portos de Lisboa e do Porto, como se acabou de apontar, responderam pela aquisição de 17% de todo o açúcar despachado por Santos, além do registro de uma pequena movimentação para destinos como Moçambique e Ilha Terceira, nos Açores (0,2%).

Apenas para que se tenha uma ideia da representatividade do comércio de açúcar em relação aos demais gêneros em termos de valores, a *tabela 21*, apresentada a seguir, traz os valores totais comercializados de cada um dos principais gêneros para os anos em que os dados da exportação realizada através do porto de Santos estão mais detalhados.

Tabela 21: Posição do açúcar no quadro geral dos valores exportados por Santos (1807, 1818 e 1821)

Valores exportados: Gênero	Anos			Total Geral	% Geral
	1807	1818	1821		
Açúcar	228:575\$100	638:351\$100	474:068\$100	1.340:994\$300	77%
Arroz	75:517\$770	33:192\$000	24:400\$000	133:109\$770	8%
Toucinho	4:614\$750	32:712\$000	28:305\$600	65:632\$350	4%
Banha	2:912\$000	23:634\$000	5:564\$000	32:110\$000	2%
Couros e atnados	10:569\$700	2:860\$800	12:388\$800	25:819\$300	1%
Aguardente	7:922\$000	7:400\$000	2:300\$000	17:622\$000	1%
Fumo	1:066\$000	3:528\$000	10:860\$000	15:454\$000	1%
Algodão em pano	3:584\$000	6:562\$920	4:867\$500	15:014\$420	1%
Café	7:644\$000	1:603\$200	1:364\$000	10:611\$200	0,6%
Queijos	-	5:140\$680	5:407\$500	10:548\$180	0,6%
Taboados	9:010\$980	301\$000	354\$000	9:665\$980	0,6%
Farinha de Mandioca	4:538\$500	4:486\$900	112\$000	9:137\$400	0,5%
Demais gêneros	25:732\$820	11:580\$860	7:874\$000	45:187\$680	3%
Total Geral	381:687\$620	771:353\$460	577:865\$500	1.730:906\$580	100%

Fonte: Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Phillip von Martius. *Travels in Brazil ... Op. Cit.*, p. 35; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1818. ... *Op. Cit.*, pp. 71-77; MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1821. ... *Op. Cit.*, pp. 55-77.

O exame do gráfico e da tabela acima revela que o comércio do açúcar realizado através do porto santista com o Rio de Janeiro era tão vultoso que, a despeito de toda complexidade descrita previamente, ainda assim é possível qualificar a natureza da atividade mercantil nas duas primeiras décadas do Oitocentos como a de um porto açucareiro. Trata-se de um porto açucareiro com atividade nos dois circuitos marítimos: o de cabotagem e o ultramarino. Ainda que indiretamente, pelo circuito de cabotagem, a força da produção açucareira voltava-se para o mercado externo, pela reexportação do gênero através da praça do Rio de Janeiro. Assim, a cabotagem destacava-se como a principal modalidade de comércio realizada em Santos a despeito desse porto manter rotas comerciais diretas com os principais portos portugueses, não só para o açúcar, mas também para gêneros coloniais como o arroz, a aguardente, a banha e os couros.

Santos, comparado aos demais portos da América portuguesa, em especial Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belém e São Luís, era um porto menor, periférico até. Seu movimento de embarcações era bem mais modesto, bem como o volume das mercadorias que entravam e saíam do porto. Seu principal papel no quadro geral do sistema mercantil do Império português era o de complementar das demandas por gêneros coloniais de outros portos, sobretudo de açúcar para o Rio de Janeiro, mas também, ainda que em menores volumes, de açúcar, arroz, banha e aguardente para o Porto; açúcar, toucinho, fumo e taboados para a Bahia e Pernambuco e aguardente e fumo para o Rio Grande.

São Paulo como parte da vasta hinterlândia do Rio de Janeiro

Após o esforço de análise empreendido neste capítulo, convém retornar ao problema central, sintetizado na epígrafe, que serviu como fio condutor no caminho percorrido até aqui: em que medida os negociantes de São Paulo podiam ser efetivamente entendidos como “caixeiros dos do Rio” no virar do século XVIII para o XIX.

A questão pode soar pequena ou desimportante, mas ela se mantém provocativa ante uma historiografia que, por mais de século, buscou destacar sobremaneira os feitos de capitães-generais paulistas pelo estabelecimento e ampliação de rotas comerciais diretas de Santos a Lisboa e Porto, principais portos metropolitanos. Ao que parece, o comércio cotidiano realizado pelas lanchas, sumacas e canoas que rumavam ao Rio de Janeiro parecia menos atrativo aos historiadores da primeira metade do século XX do que aquele mais esporádico, de longo curso, que seguia nas grandes embarcações através do Oceano Atlântico. No entanto, sempre que nos deparamos com o relatório de Bernardo José de Lorena nos perguntamos: e o Rio de Janeiro?

No âmbito mais geral desta pesquisa defendemos que a introdução e consolidação da lavoura canavieira no interior da então capitania de São Paulo foi fundamental para a reorganização da infraestrutura viária paulista, reorientando boa parte de seu fluxo mercantil para o novo “centro dinâmico da economia colonial” que, como bem explicou Caio Prado Júnior, havia se deslocado do interior para o litoral a partir do chamado “renascimento agrícola”. No caso da porção sul da América portuguesa, este centro dinâmico correspondia justamente ao Rio de Janeiro. Mais especificamente, este capítulo buscou demonstrar quais foram o papel e a posição da praça do Rio de Janeiro na inserção de São Paulo nos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português.

Para tanto, começamos a nos aproximar do problema a partir da análise dos dados contidos na *Balança Geral de Commercio do Reyno de Portugal com os seus Domínios*, buscando compreender, a princípio, a participação da capitania de São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português. Segundo os dados compulsados nessa documentação, a inserção dos produtos paulistas na Europa em fins do século XVIII teria sido inexpressiva frente ao das demais capitanias e, mais que isso, ela dá a entender que o pouco que saía dessa capitania em direção a Lisboa era transportado pelo circuito ultramarino, diretamente desde o porto de Santos.

Por outro lado, a análise da conjuntura econômica da capitania de São Paulo no último quartel do Setecentos e primeiro do Oitocentos sugere um modo de inserção bem

mais complexo dessa capitania aos circuitos marítimos do comércio ultramarino português que não transparecem nos dados disponíveis nas Balanças de Comércio⁴⁸⁸. Não por outra razão, recorreremos à análise da movimentação das embarcações saídas do porto de Santos, bem como dos mapas de importação e exportação dos produtos negociados através daquela praça, buscando compreender melhor a atividade mercantil ali realizada para, somente então, qualificá-la.

A análise dessa documentação revelou, em primeiro lugar, a preponderância absoluta do número de embarcações envolvidas no comércio de cabotagem em relação ao ultramarino. Em seguida, uma análise mais detida dos valores negociados segundo a modalidade de comércio realizada – cabotagem ou ultramarino – revelou uma maior complexidade do tráfico mercantil realizado através do porto santista que, apesar de registrar apenas 5% do total das embarcações envolvidas no comércio ultramarino, movimentava através desse circuito mais de 21% do total dos valores exportados por Santos em todo o período. As cidades do Porto (12%) e Lisboa (9%) foram as responsáveis pelos maiores valores no comércio realizado através do Atlântico. Uma vez somados os valores movimentados entre Santos, os dois portos portugueses (21%) e o carioca (59%), tem-se uma ideia bastante clara do peso dessas três praças no comércio realizado pela capitania de São Paulo nos quadros do sistema mercantil português: nada menos que 80% de todo o valor comercializado através do porto de Santos.

Por fim, ao acompanharmos os volumes e valores de cada gênero colonial exportado através do porto santista, verificamos que a despeito da ampla diversidade de produtos e destinos comercializados por Santos, este pode, sem exagero algum, ser qualificado como um porto açucareiro, cuja principal função era a de complementar das demandas por gêneros coloniais oriundas de outros portos, principalmente de açúcar para o Rio de Janeiro, mas não exclusivamente desse produto para esse destino.

O *mapa 18*, apresentado a seguir, traz a configuração espacial do subsistema de comércio terrestre-marítimo que se formou na capitania de São Paulo a partir da última década do Setecentos. Esse subsistema, vale observar, articulava o interior paulista a praça mercantil do Rio de Janeiro, tendo a cidade de São Paulo e o porto de Santos como pontos intermediários.

⁴⁸⁸ Especialmente a consolidação da lavoura canvieira na área conhecida como “quadrilátero do açúcar”, a formação de um subsistema de comércio comunicando essa região do interior de São Paulo ao litoral e, por fim, o decorrente processo de transformação do porto de Santos como principal via marítima da capitania.

Mapa 18: Configuração do subsistema mercantil terrestre-marítimo da Capitania de São Paulo (1799-21)



A análise do mapa acima dá a ver o papel de Santos como complementador das demandas de seus principais parceiros comerciais, tanto no circuito de cabotagem quanto no ultramarino. A espessura das setas é proporcional aos valores totais exportados pelo porto santista no período e, por elas, percebe-se rapidamente a preponderância do porto do Rio de Janeiro, com uma movimentação superior a 2.100 contos de réis, frente aos valores exportados para o Porto (421 contos), Lisboa (312 contos), Rio Grande (235 contos), Bahia (175 contos), Rio da Prata (121 contos) e Recife (82 contos)⁴⁸⁹.

Assim, ainda que se tenha observado o estabelecimento de circuitos mercantis diretos com os portos do Reino ou, até mesmo, circuitos específicos com portos das demais regiões da América portuguesa e do Rio da Prata, foi mesmo o porto do Rio de Janeiro quem concentrou a maior parte do comércio marítimo paulista através do circuito de cabotagem com o porto de Santos. Da praça carioca, os principais gêneros de exportação paulista, sobretudo o açúcar, eram reexportados para os portos metropolitanos para novamente serem comercializados aos demais portos da Europa, África e Ásia.

Corcino dos Santos, em seu esforço de caracterizar o porto do Rio de Janeiro e sua área de dominância comercial, nos oferece uma boa noção de *hinterlândia* a partir da conceituação realizada pelo geógrafo Paulo Peltier, para quem:

[...] considera-se hinterlândia de um porto organizado: 1º - a cidade ou localidade em que esse porto estiver, ou em que funcionar a respectiva alfândega e as costas ou margens atingidas pela navegação interna do mesmo porto; 2º - a região do país servida por transportes terrestres, para a qual se encaminhem diretamente mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedem mercadorias para embarque no mesmo porto; 3º - a região do país servida por vias fluviais de transportes, cujas mercadorias sejam transportadas, embarcadas ou desembarcadas, sujeitas à jurisdição do referido porto⁴⁹⁰.

Segundo essa definição, vê-se que a hinterlândia de um porto é um espaço dinâmico delimitado segundo critérios econômicos. Isto porque, segundo Santos e Peltier, essa hinterlândia não estaria subordinada às regiões geográficas, mas sim às regiões econômicas determinantes da movimentação da produção e da riqueza. Assim, a hinterlândia de um porto seria sua região tributária a partir de um ponto de vista econômico, podendo esta aumentar ou diminuir frente a fatores econômicos⁴⁹¹.

⁴⁸⁹ Para se ter uma ideia dos valores exportados pelo porto do Rio de Janeiro, o montante total desse comércio entre 1799 e 1820 soma 58,5 mil contos de réis, valor dezessete vezes superior às exportações registradas no porto santista para o mesmo período. Ver: Corcino Medeiros dos Santos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, p. 100.

⁴⁹⁰ Corcino Medeiros dos Santos. *Relações comerciais... Op. Cit.*, p. 53.

⁴⁹¹ *Idem*, pp. 53-54.

Ora, a consolidação da produção açucareira para exportação no chamado “quadrilátero do açúcar” reorganizou a infraestrutura viária e portuária da capitania de São Paulo a partir do último quartel do Setecentos. Essa reorganização foi responsável pela formação de um subsistema de comércio – envolvendo circuitos terrestres e marítimos – comunicando as principais áreas de produção dos gêneros de exportação paulista, sobretudo as áreas chamadas de “serra acima”, ao porto do Rio de Janeiro, tendo como pontos intermediários a cidade de São Paulo e o porto de Santos.

Assim, ao refletirmos sobre o sistema de comunicações e de transportes da capitania, depois província de São Paulo nesse período de 1790 a 1840, identificamos, sim, a formação de um eixo econômico, tal como fez Caio Prado Júnior⁴⁹². Todavia, ao alterarmos a escala de nossa análise, como já indicado, parece-nos mais apropriado sugerir uma requalificação e ampliação daquele “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos”, proposto por Prado Júnior.

Requalificação, pois o sistema trata-se, na verdade, de um subsistema, uma vez que o compreendemos como a parte de São Paulo que se integrou, a partir do último quartel do século XVIII, aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português. Ampliação, pois esse subsistema, formado a partir do desenvolvimento da lavoura canavieira nas áreas de serra acima, comunicava essa porção do território paulista ao porto do Rio de Janeiro, tendo São Paulo e Santos como pontos intermediários. A Calçada do Lorena, por fim, é entendida como uma via importante desse subsistema, já que era o trecho final da comunicação terrestre entre as áreas de serra acima e o porto santista, partindo da cidade de São Paulo. No entanto, ela não pode ser vista como a “principal artéria” desse subsistema, pois falta-lhe o trecho marítimo, sem o qual o subsistema ficaria desconectado de seu porto de destino, o Rio de Janeiro. Este último, sim, o articulador do subsistema ao mundo exterior, e não o porto de Santos que, nesse período, exercia a função de porto complementador das exportações paulistas.

Assim, o desenvolvimento da lavoura canavieira na capitania de São Paulo no último quartel do Setecentos propicia a formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo ou, para usar as palavras de Caio Prado Júnior, a formação do eixo econômico: Serra acima – São Paulo – Calçada do Lorena – Santos – Rio de Janeiro⁴⁹³.

⁴⁹² Cf. Caio Prado Júnior. *Evolução política do Brasil e outros estudos...* Op. Cit., p. 93-110.

⁴⁹³ Propomos este como o principal eixo econômico da capitania no período, mas não o único, havendo outros circuitos mercantis, terrestres, fluviais e marítimos, cujos fluxos podiam ou não se vincular a este eixo. O comércio de animais vindos dos muitos campos criatórios do Sul, por exemplo, circulava diretamente pelo Caminho do Sul, mas guardava relações com este eixo principal, pois subordinava-se

Desta forma, tropas de mulas conduziam os gêneros produzidos nas áreas de serra acima pelos circuitos terrestres até a cidade de São Paulo, centro das comunicações no planalto, como bem caracterizou Prado Júnior. De lá eles são transportados pela Calçada do Lorena até o porto de Santos onde, por fim, são embarcados e distribuídos, dependendo do produto, a outros portos do circuito de cabotagem ou ultramarino. A maior parte dos volumes exportados por Santos, no entanto, segue ao porto do Rio de Janeiro.

Portanto, a formação deste subsistema, considerada em conjunto com os fluxos de importação da mão-de-obra escravizada, do Rio de Janeiro para São Paulo, e com o caráter reexportador dos produtos manufaturados europeus, que chegavam aos negociantes paulistas a partir do porto carioca, nos permite a pensar a economia de São Paulo nesse período de 1790-1840 como subsidiária da do Rio de Janeiro. Nesse sentido, levando-se em conta a noção de *hinterlândia*, tal como definida por Santos e Peltier, não seria exagero enquadrar esse subsistema e, portanto, toda a área coberta por ele, como partes integrantes de uma vasta *hinterlândia* do Rio de Janeiro, que se espraiava, ainda, pelas capitanias de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro.

economicamente à ele, na medida que a principal demanda por muares vinha da função desses animais como meios de transporte para os gêneros que seguiam para o litoral. Por sua vez, o comércio terrestre entre os municípios e, até mesmo, entre as capitanias vizinhas, se dava pela antiga rede de caminhos, na maior parte das vezes, sem relação com o fluxo mercantil realizado por este principal eixo da economia paulista.

3.2) CALCULANDO O FRETE: LIMITES PARA A EXPANSÃO CANAVIEIRA PELO INTERIOR

[...] Vós não ignoraes que um dos objetos que toca mais de perto a prosperidade da província é o melhoramento das estradas, porquanto sem meio fácil, e barato de transporte, debalde a natureza nos mimoseou com as terras mais fecundas, e todas as produções equinociaes, pois que estas virão a perecer nos celeiros, e o agricultor a abandonar sua fabrica com perda de utensílios, deslocação de capitaes e um novo tirocinio em outro qualquer emprego, e sempre em prejuizo da prosperidade publica. Isto nota-se na produção do assucar, porque tendo-se exportado em 1831, segundo os mappas da administração do Cubatão, 559.420 arrobas, tem diminuído para mais de 80 mil arrobas [...] e por isso espero que o reparo das existentes e abertura de novas merecerão certamente vossa particular attenção⁴⁹⁴.

Rafael Tobias de Aguiar, presidente da província de São Paulo (1831-35).

Gostaríamos de concluir as reflexões acerca das transformações dos sistemas de comunicações e transporte de São Paulo em atenção às demandas da economia açucareira, apontando para dois aspectos: em primeiro lugar, a percepção que os políticos paulistas já tinham, na segunda metade da década de 1830, dos limites que a infraestrutura viária e logística de transporte impunham para a expansão da lavoura canavieira cada vez mais para o interior da província; em seguida, para os projetos que começaram a propor nesse período a fim de superar essas dificuldades, isto é, melhorias para o sistema de comunicações e de transporte mercantil para garantir o escoamento da exportação desde áreas produtoras, cada vez mais distantes no interior, até o porto de Santos.

Quanto ao primeiro problema, iniciamos nossa abordagem recordando uma passagem de Fernand Braudel, que sintetizava da seguinte maneira sua análise sobre o sistema de transportes na Europa entre os séculos XV e XVIII:

O meu propósito era mostrar rapidamente a que ponto a troca, que é o instrumento de qualquer sociedade econômica em progresso, foi prejudicada pelos limites que lhe eram impostos pelos transportes: a sua lentidão, o seu magro fluxo, a sua irregularidade e, finalmente, o seu elevado custo. Tudo encalha nestas dificuldades. Para nos familiarizarmos com esta antiga e persistente realidade, podemos repetir a frase já citada de Paul Valéry: “Napoleão desloca-se à mesma velocidade de Júlio César”⁴⁹⁵.

Segundo Braudel, os transportes terrestres impunham limites ao comércio em razão de uma série de fatores, como a sua lentidão, seu fluxo, irregularidade e o custo. Pela referência à Valéry depreendemos que tal percepção é utilizada para caracterizar um longo período, que vai da antiguidade ao mundo contemporâneo e, mais ainda, podia ser

⁴⁹⁴ Eugenio Egas; Oscar Motta Mello (orgs.). *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo 1835-1836*. São Paulo: Secção de Obras d' "O Estado de S.Paulo", 1926, pp. 17-18.

⁴⁹⁵ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. Vol. I. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 390. [1ª ed. 1979].

aplicada para a China, a Índia e a América. Essa interpretação dos meios de transporte como limitadores do comércio só começaria a ser revertida a partir do advento da Revolução Industrial ou, mais especificamente, entre os anos 1830-40, quando o desenvolvimento das estradas de ferro começou a mitigar esses problemas.

Com efeito, a velocidade e o custo dos transportes são propriedades que impõem limites ao comércio e, conseqüentemente, ao desenvolvimento do capitalismo nos mais distintos lugares. Desenvolver os sistemas de transportes, nesse sentido, implica tratar, em última análise, da integração dos espaços à economia mundo. No caso de São Paulo, vimos como a administração colonial, desde a década de 1780, buscou desenvolver os sistemas de comunicações e de transporte no sentido de inserir a capitania, de modo cada vez mais direto, no sistema de trocas do Atlântico Sul. Após a Independência, na década de 1830, a administração provincial também tinha ciência dos entraves que a sua rede viária e de transportes oferecia no sentido de ampliar essa integração ao sistema de comércio marítimo, razão pela qual buscava propor melhorias em sua rede de estradas.

Não por outra razão, abrimos esta seção com uma epígrafe retirada de um discurso proferido por Rafael Tobias de Aguiar por ocasião da abertura da primeira legislatura da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, em 1835. Nele, o então presidente da província fazia coro a uma série de administradores paulistas que acusava o péssimo estado de conservação das estradas como o responsável pela diminuição do comércio de exportação. No trecho acima, Tobias de Aguiar reclamava que a exportação açucareira pelo porto santista naquele ano (1834-35) diminuía mais de 80 mil arrobas em relação aos números apresentados quatro anos antes, razão pela qual rogava aos deputados provinciais que priorizassem “o reparo das [estradas] existentes e a abertura de novas” nas discussões relativas ao orçamento provincial durante as sessões parlamentares⁴⁹⁶.

Para que se compreenda melhor a exportação paulista neste período, convém recordar que em meados da década de 1830 os principais portos por onde saíam os

⁴⁹⁶ O pedido de Tobias de Aguiar se dá no contexto imediato da implementação da reforma constitucional instituída através do Ato Adicional de 1834. Com a abertura das assembleias legislativas provinciais, em 1835, seus deputados tornaram-se responsáveis pela elaboração e aprovação do orçamento anual, bem como pela proposição de novos tributos, desde que estes não prejudicassem as imposições gerais do Estado. Como explica Miriam Dolhnikoff, os impostos que passaram a ser de competência provincial eram aqueles que taxavam atividades internas, de difícil cobrança pelo governo central. A autonomia tributária conquistada a partir da criação das assembleias provinciais significava não só a capacidade desse aparelho de Estado em arrecadar tributos que ele próprio instituíra, mas também a possibilidade de determinar em quais rubricas se aplicariam os recursos arrecadados com os novos impostos. Ver: Miriam Dolhnikoff. *O Pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005, p. 107.

produtos paulistas eram os de Santos, Ubatuba, Paranaguá e São Sebastião, comercializando, principalmente, o açúcar, o café, a erva mate, o fumo e o arroz.

Tabela 22: Valores da exportação dos principais produtos que saíram pelos portos paulistas (1835-36)

Gênero	Santos	Ubatuba	Paranaguá	S. Sebastião	Iguape	Cananéia	Totais
Açúcar	1.180:115\$514	0	2:417\$800	477\$200	19\$200	0	1.183:029\$714
Café	266:588\$169	512:245\$500	283\$800	168:398\$600	409\$000	0	947:925\$069
Mate	300\$000	0	169:204\$000	0	89\$600	13\$440	169.607\$040
Fumo	101:458\$597	19:396\$900	1:410.000	12:898\$900	80\$000	0	135:244\$397
Arroz	11:782\$800	20\$000	6:149.000	0	93:976\$000	4:080.000	116:007\$800
Toucinho	66:897\$960	1:139\$200	0	408\$000	120\$000	0	68:565\$160
Farinha	11:089\$080	154\$400	168\$000	138\$400	0	211\$600	11:761\$480
Charque	0	0	8:504\$000	0	0	0	8:504\$000
Totais	1.638:232\$120	532:956\$000	188:136\$600	182:321\$100	94:693\$800	4:305\$040	2.640:644\$660

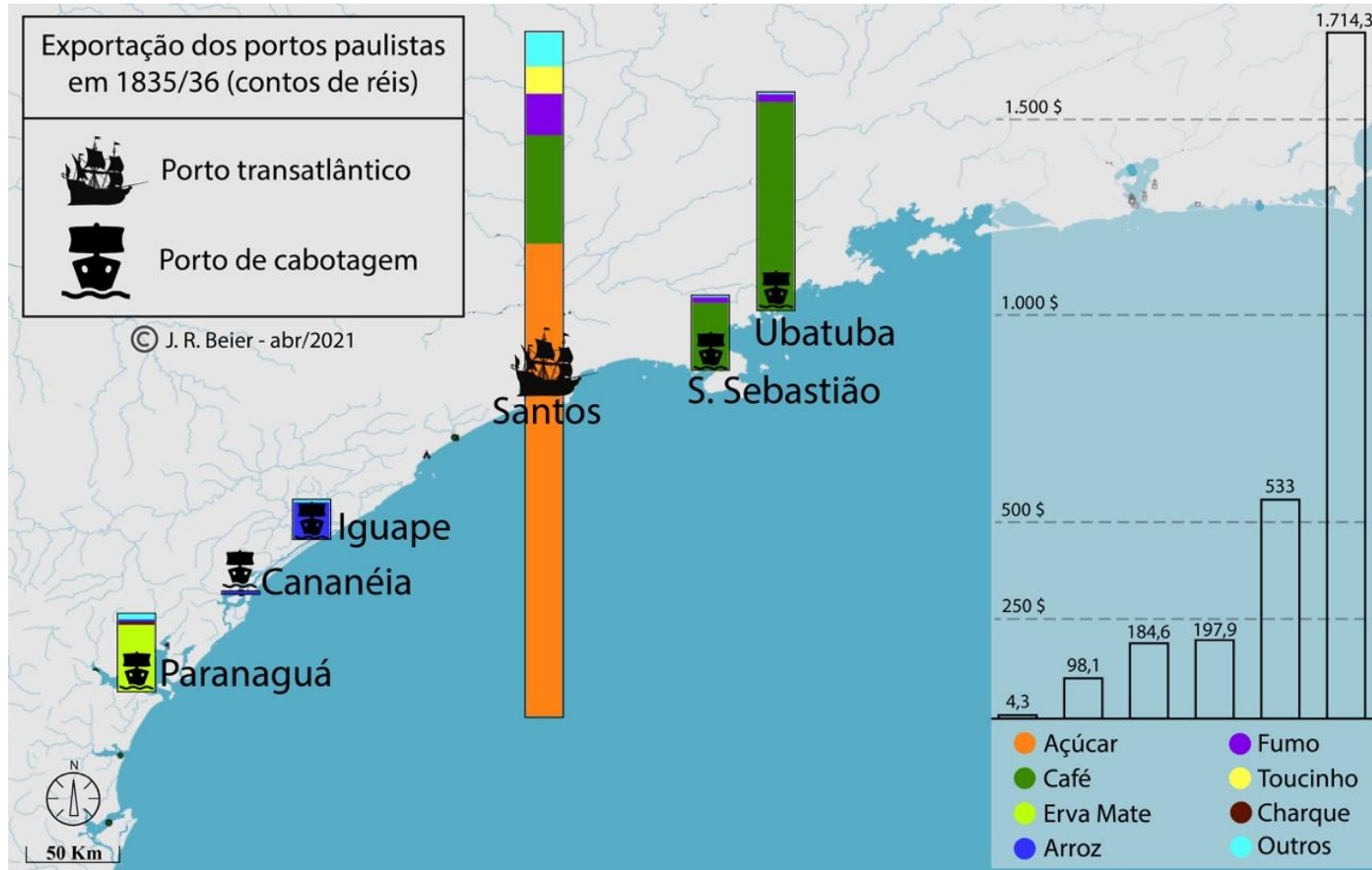
Fonte: Daniel Pedro Müller. Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de S.Paulo. 3ª ed. facsimilada. São Paulo: Governo do Estado, 1978, pp. 126-135. [1ª ed. 1838].

Antes de quaisquer considerações acerca desses dados, convém apontar que eles foram organizados por Daniel Pedro Müller, sob encomenda da recém-instituída Assembleia Legislativa da Província de São Paulo⁴⁹⁷. Müller deu início aos trabalhos de coleta dos dados em janeiro de 1836, com vistas à publicação dos dados estatísticos no ano seguinte. No entanto, devido a uma série de problemas junto às autoridades de cada vila em remeter-lhe os dados atualizados de suas respectivas populações, produção agrícola e comércio, Müller acabou adiando a entrega da estatística e só pôde a dar por concluída em janeiro de 1838. Esse atraso na publicação fez com que o engenheiro militar, durante todo o ano de 1837, atualizasse os dados coletados no ano anterior e organizasse seus “mapas estatísticos” com números para os anos de 1835 e 1836. Portanto, essa é a razão de os números ligados à produção e exportação paulista parecerem superestimados para a capacidade produtiva da época, eles são referentes aos dois anos em que Müller trabalhou na produção de seus quadros estatísticos, isto é, 1835-36.

Entretanto, ainda que os números estivessem superestimados, o que interessa observar aqui são as tendências gerais que eles dão a ver, nomeadamente, os principais portos da província; os produtos com maiores saídas; a especialização dos portos na exportação de determinados produtos e a configuração de algumas áreas econômicas na província, que aparecem detalhados nos *mapas 19 e 20*, elaborados a partir desses dados.

⁴⁹⁷ Tão logo se realizaram as primeiras sessões da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, em 1835, seus deputados ordenaram que se despendesse o quanto fosse necessário para a redação e impressão de uma estatística provincial que fosse capaz de auxiliá-los a formular propostas de projetos de lei em linha com as demandas que os grupos políticos da época julgavam mais urgente. Para um estudo sobre o uso específico desses dados estatísticos como instrumento de governo da província de São Paulo, ver: José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 131-154.

Mapa 19: Valores da exportação e principais produtos exportados pelos portos paulistas (1835-36)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor a partir de base cartográfica I3Geo. Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: http://lhs.unb.br/atlas/Mapa_Digital. Acesso em: 31 mar. 2021. Dados compilados a partir de Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico... Op. Cit.*, pp. 126-135.

Uma breve análise desse mapa temático revela a proeminência do porto de Santos sobre os demais portos paulistas, sendo o porto santista responsável pelo escoamento de praticamente dois terços de tudo que saiu pela via marítima de São Paulo entre 1835-36. Outra constatação é a de que o açúcar produzido no “quadrilátero” despontava como o principal gênero exportado por Santos, correspondendo a praticamente 70% dos valores movimentados naquela praça. O café, vale observar, já se destacava como segundo produto com maior saída no porto santista, movimentando mais de 250 contos de réis no período, revelando a importância que esse gênero já vinha assumindo em vilas onde a cultura canavieira ainda predominava. Os meados da década de 1830, portanto, marcam um momento inicial da transição da cultura canavieira para a cafeeira no antigo oeste paulista, como se verá adiante mais detalhadamente.

Ao norte da província, Ubatuba e São Sebastião exportavam o café produzido nas vilas do vale do Paraíba, especialmente em Areias e Bananal. Por Ubatuba, saíram mais de 229 mil arrobas de café, enquanto por São Sebastião foram mais de 80 mil arrobas, que renderam mais de 680 contos de réis. Já ao sul, o porto de Paranaguá exportava a erva mate, que era produto nativo da região e algum charque. Por aquele porto saíram 84.602 arrobas de mate, contabilizando mais de 169 contos de réis. Por fim, os portos de Iguape e Cananéia concentravam as exportações de arroz da província, dando saída a mais de 84% de toda a produção paulista (61.085 alqueires), movimentando mais de 98 contos de réis.

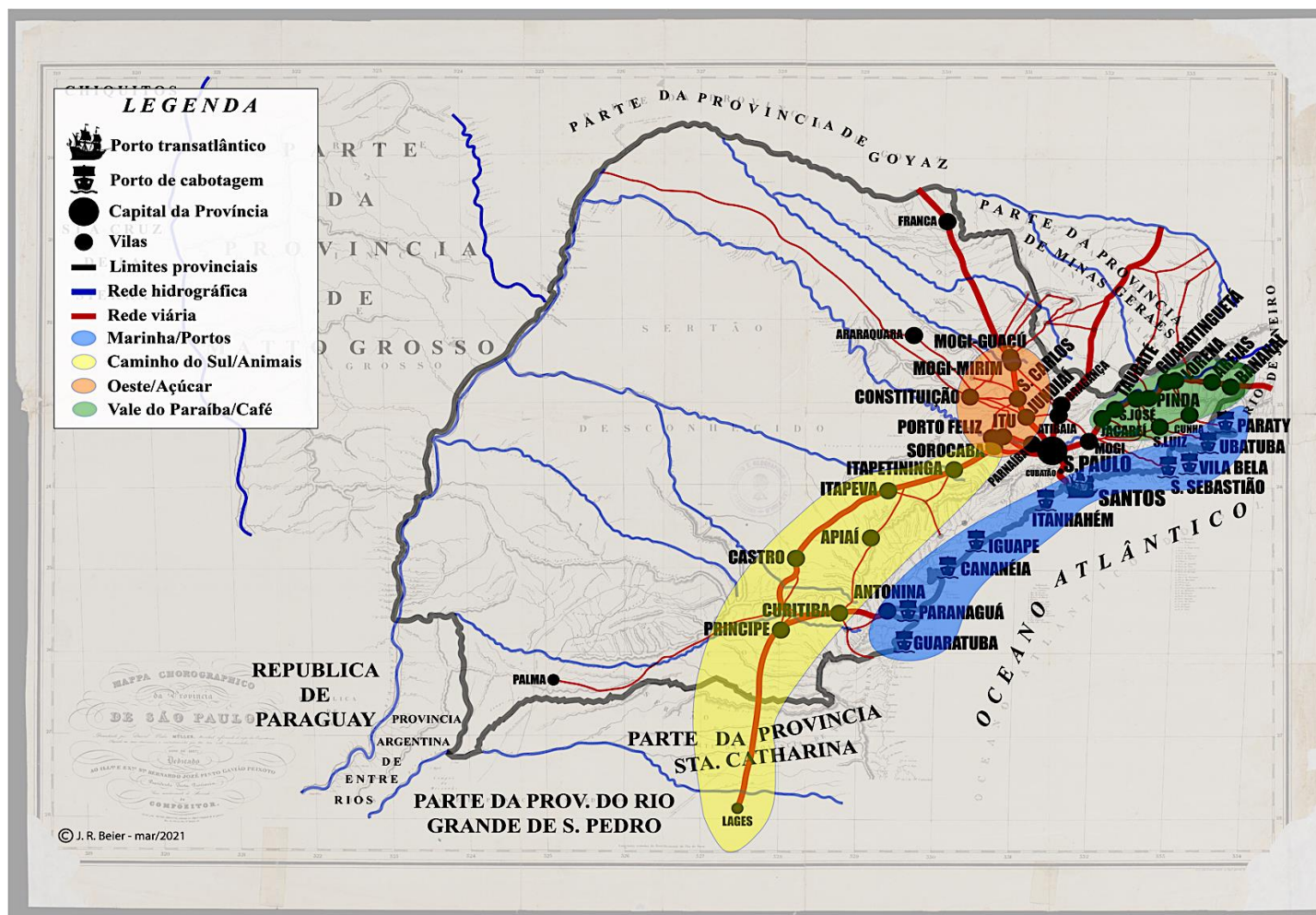
Cumprir destacar que os dados apresentados acima não registram os números referentes ao comércio de animais, uma vez que estes não tinham saída pelos portos, mas eram vendidos, principalmente, nas feiras anuais realizadas em Sorocaba. Tal negócio, como já se destacou, era a principal atividade econômica de uma vasta porção territorial que se estendia ao longo do antigo Caminho do Sul, a qual foi grandemente impulsionada pela expansão do comércio açucareiro entre os anos 1830-40⁴⁹⁸.

Ora, essa especialização dos portos paulistas no que diz respeito aos seus principais produtos de exportação acaba por refletir uma produção não menos especializada que ocorria no interior da província, numa área não muito afastada desses portos, indicando a ocorrência de verdadeiras áreas econômicas. O *mapa 20*, a seguir,

⁴⁹⁸ O volume do tráfego de mueres pelo caminho do Sul durante a década de 1820 variou em torno de 13,7 mil animais por ano, enquanto para as décadas de 1830 e 1840 esse fluxo médio aumentou para 19,3 e 26,4 mil, respectivamente. Tais valores dão uma ideia da importância do comércio de animais para a economia paulista do período. Ver: Maria Thereza Schöerer Petrone. *O Barão de Iguape*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1976, pp. 21-27; Herbert Klein. “A oferta de mueres no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 356, mai.-ago. 1989.

elaborado a partir de uma carta produzida por Daniel Pedro Müller em 1837, também sob encomenda da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, busca justamente destacar quais eram essas áreas econômicas considerando-se a configuração espacial do território paulista da época, bem como os seus sistemas de comunicações e transporte para o escoamento da produção até os respectivos portos exportadores.

Mapa 20: Áreas econômicas da Província de São Paulo e seus principais produtos de exportação (1835-36)



Fonte: Daniel Pedro Müller. *Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo*. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo. Dados provenientes de: Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico... Op. Cit.*, p. 124-135.

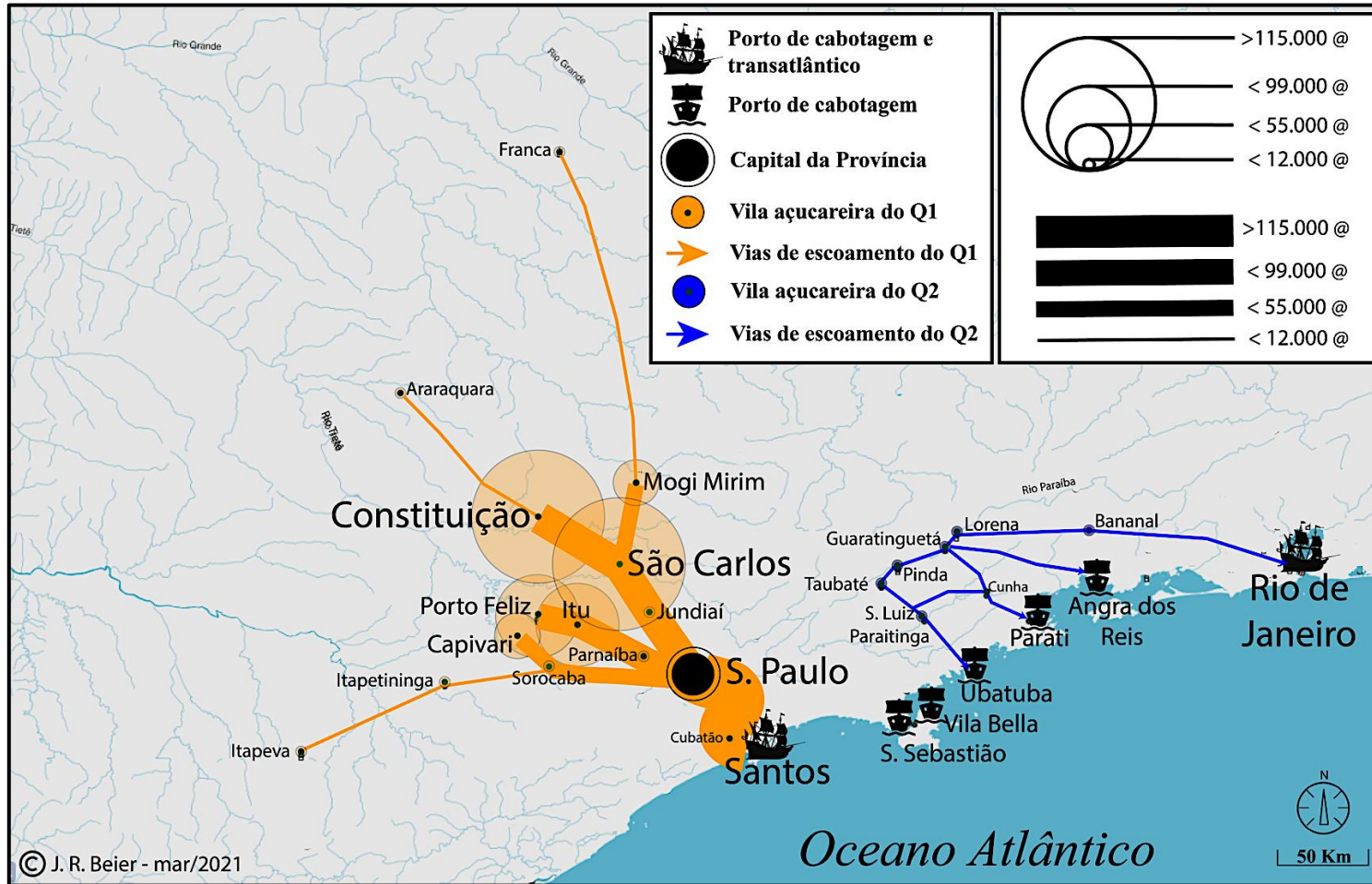
A análise deste último mapa indica que para além da região que a documentação denomina de “marinha”, por onde se escoava parte significativa da produção provincial destinada à exportação, havia ainda três grandes regiões econômicas: uma localizada a Leste, composta pelas vilas do vale do Paraíba do Sul; outra localizada ao Sul, com destaque para os municípios às margens do Caminho do Sul; e a última localizada a Oeste, no quadrilátero do açúcar.

Embora a produção cafeeira já começasse a registrar números importantes na região valeparaibana em meados da década de 1830, como se verá a seguir, o açúcar ainda era o principal produto de exportação paulista. Segundo os dados coligidos por Daniel Pedro Müller, aproximadamente um milhão de arrobas teriam sido escoadas para o porto de Santos nos anos de 1835 e 1836, enquanto a produção cafeeira registrou aproximadamente 390 mil arrobas em todos os portos⁴⁹⁹.

No que diz respeito especificamente à produção açucareira do período, os dados levantados por Müller revelam que vinte vilas produziram açúcar em São Paulo, sendo 97% dessa produção provenientes do “quadrilátero do açúcar”. As vilas açucareiras localizadas no vale do Paraíba responderam por apenas 0,7% dessa produção, uma vez que por essa época elas já se encontravam dedicadas à cultura cafeeira. O *mapa 21*, apresentado a seguir, detalha a produção açucareira paulista entre 1835-36, bem como apresenta uma representação esquemática dos respectivos fluxos de escoamento até os portos.

⁴⁹⁹ Vale observar, contudo, que essas 390 mil arrobas renderam quase 948 contos de réis, valor bastante próximo dos 1.100 contos movimentados por todo açúcar exportado entre os anos de 1835-36. Assim, se em volume exportado o açúcar apresentava números muito superiores aos do café, em valores este último já começava a igualar a importância do açúcar. Não foi por outra razão, portanto, que a lavoura cafeeira começou a substituir, com força cada vez maior, as plantações de cana em algumas das vilas do chamado quadrilátero do açúcar durante a segunda metade da década de 1830. Para os dados referentes às produções açucareira e cafeeira do período, ver: Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico da Provincia de São Paulo... Op. Cit.*, p. 226-235.

Mapa 21: Produção açucareira e fluxos de escoamento de Q1 e Q2 até os portos de destino (1835-36)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor a partir de base cartográfica I3Geo. Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: http://lhus.unb.br/atlas/Mapa_Digital. Acesso em: 31 mar. 2021. Dados compilados a partir de Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico...* Op. Cit., pp. 124-130.

O mapa temático acima explicita o eixo formado por Santos – São Paulo – São Carlos (atual Campinas) – Constituição (atual Piracicaba) como aquele que continha os principais núcleos envolvidos na exportação açucareira do período. Outros centros importantes desse comércio eram Itu, Porto Feliz, Capivari, Moji-Mirim e Jundiá⁵⁰⁰. Percebe-se, também, que para os lados do vale do Paraíba o negócio do açúcar deixara de ter a importância que tinha tido na virada do Setecentos para o Oitocentos.

Os preços do açúcar variavam de acordo com a qualidade do produto e a praça onde ele era comercializado. A arroba (15 Kg) do açúcar branco, por exemplo, era vendida, em Piracicaba, a 1\$180 réis; já em vilas como Bragança ou Santa Isabel, região intermediária entre a zona produtora e a exportadora, não saía por menos de 2\$000 réis; enquanto o preço máximo era verificado nos portos de escoamento, onde chegava a custar até 3\$300 réis a arroba, quase três vezes o valor verificado na zona produtora⁵⁰¹. Tamaña variação se dava, sobretudo, em razão do transporte do açúcar desde as áreas de produção até o porto de Santos, ser realizado, como se vem destacando, no lombo de mulas.

Com efeito, como apontava Tobias de Aguiar em seu discurso, boa parte desse custo relacionava-se à qualidade das estradas por onde trafegavam as tropas carregadas com o açúcar produzido no planalto. Somados às condições de conservação das estradas, o custo aumentava pela pouca quantidade de ranchos estabelecidos nos caminhos entre as vilas mais distantes e o porto⁵⁰². Durante as estações mais chuvosas, a situação do transporte da produção para exportação piorava ainda mais, uma vez que as estradas se transformavam em verdadeiros atoleiros de difícil trânsito, onde frequentemente se perdiam não apenas as cargas, totalmente encharcadas pelas chuvas, mas até mesmo alguns animais, resultando em grandes prejuízos.

⁵⁰⁰ No restante da província, três vilas localizadas no Caminho do Sul produziram 8.930 arrobas (1,6% do total), com destaque para a produção da vila de Itapetininga (5.500 arrobas); já na região da Marinha o destaque ficou por conta da vila de São Sebastião, que produziu 4.955 arrobas de açúcar; por fim, no chamado Vale do Paraíba, a produção totalizou 3.724 arrobas, isto é, apenas 0,7% de toda a produção açucareira paulista entre 1835-36. Ver Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico... Op. Cit.*, pp. 124-129.

⁵⁰¹ Cf. Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico... Op. Cit.*, p. 122.

⁵⁰² Os ranchos, como já se destacou no segundo capítulo, eram locais de descanso, geralmente abrigados das intempéries climáticas, onde pernoitavam as tropas após jornadas de dez a doze léguas. A pouca quantidade de ranchos nos caminhos era um dos responsáveis pela queda na qualidade do açúcar durante o transporte desde as zonas produtoras até o porto de Santos. Produto facilmente perecível quando atingido pelas chuvas tão comuns na região da serra do Mar, o açúcar paulista gozava de uma reputação ruim em relação àquele produzido em outras províncias, como o do Rio de Janeiro. Ver Maria Thereza Schorer Petrone. Um comerciante do ciclo do açúcar paulista: Antônio da Silva Prado (1817-1829). In: *Revista de História*, São Paulo, vol. XXXVI, n.73, pp.115-138, jan./mar. 1969.

O britânico Edmund Pink, que desembarcou no porto de Santos em 1823, registrou em seu diário o efeito da umidade sobre o açúcar vindo do interior e o procedimento que se realizava em Santos para secá-lo antes de acondicioná-lo nas caixas para a exportação.

Açúcar – vindo do interior, é geralmente empacotado em sacos manufaturados no campo. E por causa da constante exposição à atmosfera durante o transporte, torna-se tão excessivamente úmido que, quando chega em Santos, é necessário secá-lo novamente antes que possa ser acondicionado em caixas para o mercado europeu. Isso é geralmente feito espalhando-o sobre couros e expondo-o ao sol. [...] Santos é muito sujeita à chuva, é comum que decorra um tempo considerável antes de se ter um dia de sol adequado para a secagem do açúcar⁵⁰³.

Assim, tendo-se em vista o problema do escoamento do açúcar até seu porto exportador, buscou-se elaborar um mapa da viabilidade econômica da lavoura canavieira paulista em meados da década de 1830 a fim de se compreender os problemas enfrentados à época para a expansão dessa cultura, isto é, como os homens à frente da administração provincial lidaram com os limites logísticos apresentados pela modalidade de transporte mercantil que empregavam naquele momento: tropas de mulas – estradas de terra.

Para a confecção desse mapa foi empregada uma série de informações levantadas a partir de fontes diversificadas, tais como a composição das tropas (número de mulas e capacidade média de carga) em relatos de viajantes; os preços médios do açúcar nas diferentes vilas nos quadros estatísticos de Müller; os valores cobrados para o frete do açúcar desde cada vila até o porto de Santos e as distâncias das respectivas vilas até o porto de Santos levando-se em conta os caminhos de terra da época.

Quanto à composição das tropas de mulas cargueiras empregadas no transporte de açúcar em São Paulo, o cálculo teve em consideração que estas compunham-se de quarenta a oitenta bestas, como deram conta os relatos dos viajantes⁵⁰⁴, podendo carregar, cada animal, uma média de cento e cinquenta quilos (dez arrobas)⁵⁰⁵. Já as distâncias de

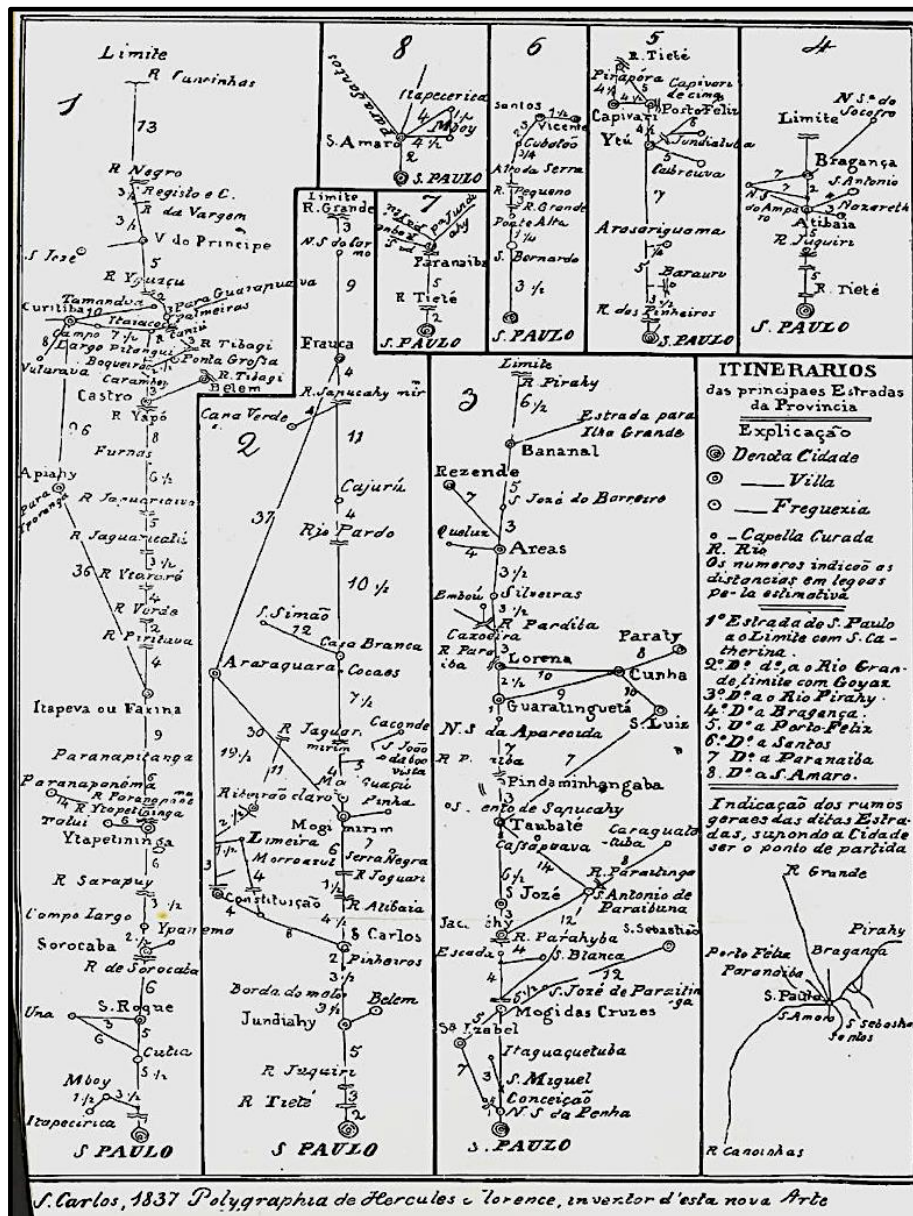
⁵⁰³ Edmund Pink. *Diário de uma viagem... Op. Cit.*, p. 83.

⁵⁰⁴ Para alguns exemplos de relatos sobre as tropas cargueiras em São Paulo, ver: John Mawe. *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamond districts of that country: including a voyage to the Rio de la Plata, and an historical sketch of the revolution of Buenos Aires*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1812, pp. 60-65. Disponível em: <https://cutt.ly/fzYLzzH>. Acesso em: 11 mar. 2021; Gustavo Beyer. “Ligeiras notas de viagens do Rio de Janeiro a capitania de São Paulo, no Brasil, no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil, e que há pouco foi ocupada”. In: *Revista do IHGSP*, São Paulo, vol. 12, pp. 284-285, 1908; Hercules Florence. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Tradução do Visconde de Taunay. São Paulo: Melhoramentos, 1941, pp. 3-4.

⁵⁰⁵ Em viagem do Rio de Janeiro a Vila Rica, o mineralogista germânico, Wilhelm von Eschwege, observa que as mulas cargueiras no Brasil eram geralmente organizadas em grupos de cinco a oito animais, cada

cada uma das vilas paulistas até o porto de Santos foram coligidas a partir do *Itinerários das principais estradas da Província*, apresentado na *figura 8*, a seguir. Elaborado por Daniel Pedro Müller, o quadro de itinerários foi publicado em 1837 pelo processo de poligrafia, inventado por Hercules Florence⁵⁰⁶.

Figura 9: Itinerários das principais estradas da Província (1837)



Fonte: Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro... Op. Cit.*, p. 244 A/B.

qual podendo carregar de seis a doze arrobas de carga. Ver: Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Jornal do Brasil, 1811-1817: ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas*. Notas introdutórias de Friedrich E. Renger e Douglas Cole Libby. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002, p. 219.

⁵⁰⁶ As distâncias foram convertidas de léguas, no original, para quilômetros, empregando-se a equivalência de 1 légua para 6 quilômetros.

Assim, ao se analisar os preços do açúcar em conjunto com o valor cobrado para o transporte da mercadoria, pode-se ter uma ideia precisa do quanto este último onerava o valor final do doce. Segundo dados coligidos por Hernani Maia Costa, o custo do transporte açucareiro entre a cidade de São Paulo e o porto de Santos era, em 1836, de 400\$ réis a arroba; já para tropas que partissem da vila de Itu, o preço subia a 720\$ réis; de São Carlos (Campinas) ou Porto Feliz, a 800\$ réis; e da vila de Constituição, 960\$ réis⁵⁰⁷. Tomando como base todos esses dados, o custo do transporte podia acrescentar até 81% ao preço mínimo do produto tal como este era comercializado nas vilas produtoras. Os dados apresentados na *tabela 23*, a seguir, aponta que este era o caso, por exemplo, da vila de Constituição, onde o açúcar era comercializado a 1\$180 réis e o custo de seu transporte até o porto de Santos era de 960\$ réis por arroba.

Tabela 23: Custo do transporte da arroba do açúcar em lombo de mulas (1835-36)

Cidade / Vila	Preço do açúcar (@)	Distância (Léguas)	Distância (Km)	Preço (réis)	Custo Transp. (@/Légua)	Custo Transp. (@/Km)	% Transp. / Preço
São Paulo	2\$000	11	66	\$400	36,36	6,06	20%
Itu	1\$180	26,75	161	\$720	26,92	4,49	61%
São Carlos	1\$180	30	180	\$800	26,67	4,44	68%
Porto Feliz	1\$180	31,25	188	\$800	25,60	4,27	68%
Constituição	1\$180	42	252	\$960	22,86	3,81	81%

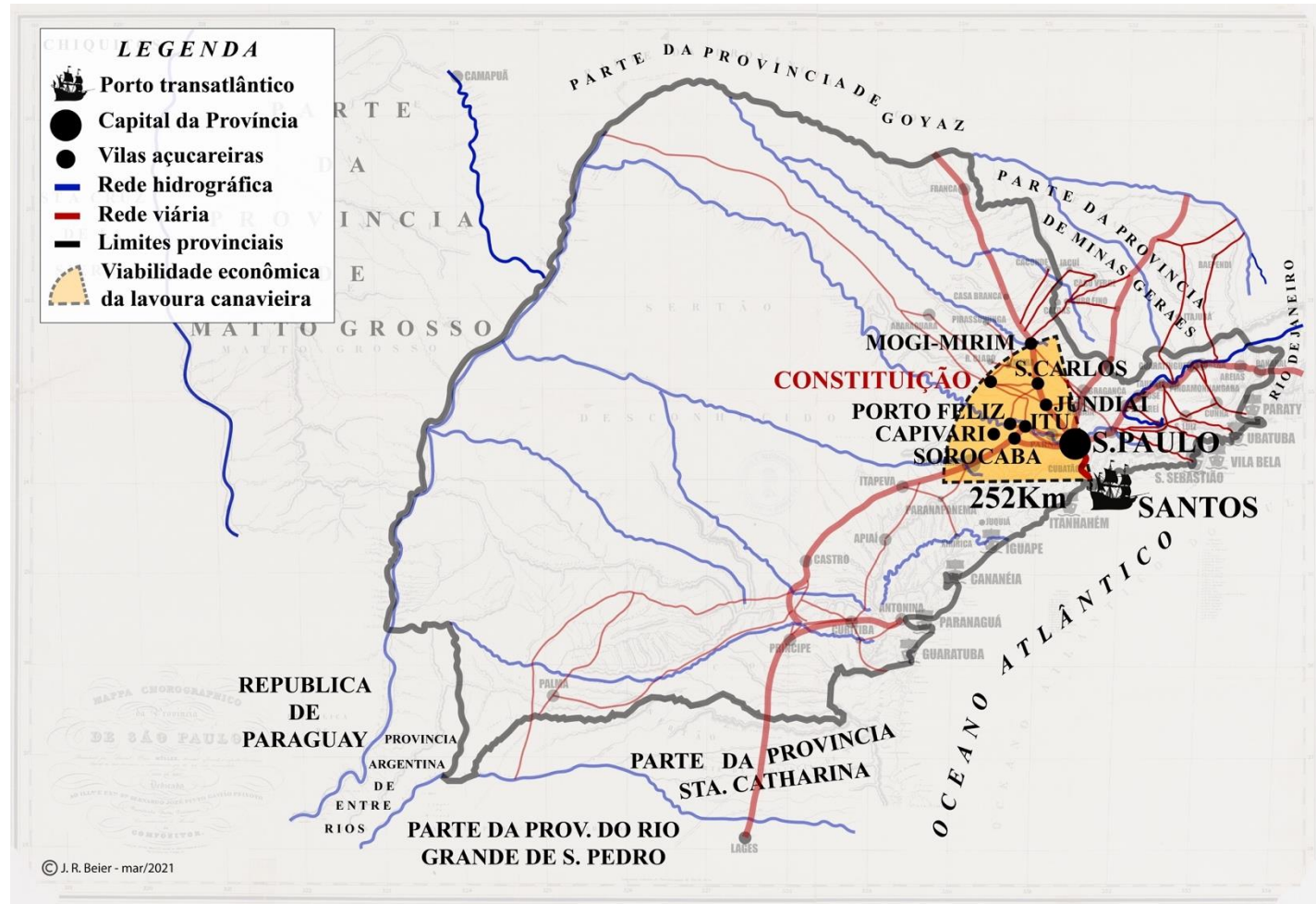
Conclui-se, desta forma, que no modelo de transporte mercantil baseado nas tropas de mulas e estradas de terra, a produção de açúcar para exportação só era viável dentro de um arco de aproximadamente 250 quilômetros ou, em outras palavras, até os arredores da vila de Constituição. Para além disso, os custos de transporte inviabilizavam a produção de grandes volumes, mais que dobrando o preço do produto a ser comercializado em Santos⁵⁰⁸.

O *mapa 22*, apresentado a seguir, traz o arco da viabilidade econômica da lavoura canavieira sobre a base cartográfica de Daniel Pedro Müller, destacando as principais vilas produtoras de açúcar em São Paulo segundo os dados coligidos pelo próprio Müller para os anos de 1835-36.

⁵⁰⁷ Dados coligidos por Hernani Maia Costa. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. 1984. 243 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984, 30-31.

⁵⁰⁸ Segundo Hernani Maia Costa, a configuração da infraestrutura viária paulista na década de 1830 tornava antieconômica qualquer iniciativa voltada à produção de gêneros de exportação que fosse empreendida a oeste de Piracicaba. Ver: Hernani Maia Costa. *As Barreiras de São Paulo... Op. Cit.*, p. 131.

Mapa 22: Arco de viabilidade econômica do açúcar paulista produzido no quadrilátero do açúcar (1835-41)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor sobre base cartográfica de Daniel Pedro Müller. *Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo*. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Até os primeiros anos da década de 1840, com exceção de algumas vilas que começavam a produzir grandes quantidades de açúcar a algumas dezenas de quilômetros adiante da vila de Constituição – casos de Limeira e Rio Claro, por exemplo – muito pouco açúcar foi produzido adiante desse arco de 252 quilômetros⁵⁰⁹. Neste período esta região ainda se encontrava ocupada pelos pequenos produtores dedicados à pecuária e às culturas de gêneros alimentícios destinados ao mercado interno⁵¹⁰.

O alto custo do transporte em lombos de mula pelos antigos caminhos paulistas representava um problema sério a ser enfrentado pela administração provincial em meados da década de 1830, como afirmou Rafael Tobias de Aguiar no discurso que se destacou na epígrafe desta seção. O problema era de difícil resolução, pois os engenhos paulistas ainda produziam açúcar da forma tradicional durante a primeira metade do Oitocentos, isto é, utilizando vastas extensões de terras novas e grandes reservas de lenha, além da mão-de-obra do escravo africano⁵¹¹. A disponibilidade de terras para a expansão da lavoura exportadora, porém, estava, em sua maior parte, para além desse arco de 250 quilômetros de distância do porto escoador. A melhoria do sistema de transporte, portanto, era *conditio sine qua non* o aumento da produção açucareira exportadora se inviabilizava.

Ante a este problema, a maioria dos deputados que compunha a primeira legislatura da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo (1835-37) determinou que se fizessem planos para a construção de uma estrada carroçável ligando as principais vilas exportadoras de serra acima ao porto de Santos. Outra determinação no sentido de minorar os problemas causados pelo frequente mau estado das estradas paulistas foi a de se instalar uma escola capaz de formar engenheiros práticos especializados na construção

⁵⁰⁹ Segundo os dados arrolados por Müller para o ano de 1836, as vilas de Araraquara e Franca, distante cerca de 420 e 540 quilômetros do porto de Santos, respectivamente, registraram produções irrisórias. Enquanto a primeira produziu apenas 440 arrobas para exportação, a segunda foi responsável por quantidade ainda menor, nomeadamente, 272 arrobas, ver Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico... Op. Cit.*, pp. 124-130.

⁵¹⁰ O pouco açúcar que estes acabaram enviando ao porto santista explica-se em razão desses produtores, ao menos uma vez por ano, mandarem carros de boi que “seguiam lentamente pelo Caminho dos Goyazes, com o excedente de seus sítios para ser comercializado em São Paulo, aproveitando para vender também o açúcar produzido por melhores preços. Ver: Nestor Goulart Reis Filho. *O Caminho do Anhanguera... Op. Cit.*, p. 41.

⁵¹¹ Sobre este aspecto da produção açucareira paulista, os historiadores Francisco Luna e Herbert Klein apontam que o elemento essencial capaz de explicar o dinâmico crescimento da agricultura entre 1750 e 1850 não foi, de modo algum, uma inovação tecnológica, mas sim a grande abertura de terras virgens. Ver Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005, pp. 20-21. Ainda sobre esse assunto, ver: Vera Lucia Amaral Ferlini. *Açúcar e Colonização*. São Paulo: Alameda, 2010, pp. 179-209.

e manutenção de estradas, trata-se do Gabinete Topográfico de São Paulo, que funcionou de modo intermitente na capital entre 1836-1849⁵¹².

Ainda assim, convém observar que a despeito de todos os problemas e dificuldades no transporte da produção pelas estradas paulistas entre 1835-50, foi justamente a viação ordinária a responsável por garantir à província uma “infraestrutura viária razoável”⁵¹³, capaz de escoar até o porto santista a produção realizada em vilas localizadas centenas de quilômetros no interior do território. Assim, se por um lado, como apontou Braudel, é possível compreender os sistemas de comunicações interiores e os meios de transporte empregados em São Paulo como aspectos limitantes do processo de integração da capitania, depois província, aos circuitos mercantis do sistema mercantil do Atlântico Sul, por outro lado, como apontou Maria Thereza Petrone, a lavoura canavieira criou toda uma infraestrutura necessária ao desenvolvimento do comércio exterior, fazendo possível o rápido crescimento dos cafezais em vilas antes dominadas pela cana-de-açúcar⁵¹⁴. Se não era tão rápida e barata, essa infraestrutura acabou por se constituir em um verdadeiro legado da economia açucareira paulista à empresa cafeeira, pois a rápida transição do eixo de produção do café desde o vale do Paraíba às vilas do antigo “quadrilátero do açúcar”, como Campinas e Piracicaba, por exemplo, só foi possível em razão dessa infraestrutura viária e portuária já estar bem estabelecida no começo da década de 1840, como se buscará destacar na seção final deste trabalho, a seguir.

⁵¹² Sobre a criação e trajetória do Gabinete Topográfico de São Paulo, ver: José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 252-313.

⁵¹³ José Jobson de Andrade Arruda. “As Barreiras como fontes primárias para a história da província de São Paulo no século XIX (1835-1892)”. In: *Memórias da I Semana da História*, Franca, 1979, p. 19.

⁵¹⁴ Segundo Petrone, o café encontrou uma infraestrutura viária “satisfatória dentro das condições da época”, o que lhe permitiu uma expansão inicial mais rápida pelo Oeste Paulista do que se tivesse que reorganizar o sistema de comunicações e de transporte, como ocorreu com o açúcar. Ver: Maria Thereza Schöerer Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo... Op. Cit.*, p. 223.

3.3) O CAFÉ NO AÇÚCAR: EXPANSÃO DA CULTURA CAFEIEIRA DO VALE DO PARAÍBA EM DIREÇÃO AO OESTE

[...] Tomar, por exemplo, os discursos “científicos” como neutros ou isentos de interesses expressa na atualidade – mais do que uma postura ingênua – um grave equívoco epistemológico, pois sabemos que as ideias são veículos políticos e a construção dos consensos é gêmea da justificativa do exercício do poder. Com essa ressalva **podemos fazer uma história social da geografia, na qual os planos desenhados para a organização racional do território possam ser lidos como projetos de controle e uso dos espaços por diferentes classes e segmentos sociais.** [...] Nos contextos de formação colonial, nos quais a expansão e a conquista espacial constituem fundamento e móvel das ações, esse paralelo entre modernidade e condições de circulação ganha significativo reforço. **A colonização em muito se substantiva enquanto rotas trafegáveis, logo os itinerários e os caminhos adquirem um peso geopolítico ímpar. Aqui a imaginação geográfica se exercita bastante no tema da modernização dos transportes**⁵¹⁵.

Antonio Carlos Robert Moraes

O último aspecto a tratar diz respeito aos projetos e planos apresentados por deputados da Assembleia Legislativa provincial, a fim de superar as limitações impostas por uma infraestrutura baseada nas estradas de terra e tropas de muares. O fim último desses projetos, não custa reforçar, era garantir o aumento dos volumes e valores dos gêneros exportados pela província, através da expansão da lavoura em direção às terras férteis localizadas em direção ao oeste, cada vez mais distantes do porto de Santos. Trata-se, portanto, de planos para a organização racional do território, entendidos aqui, como se buscou destacar na epígrafe acima, como projetos de controle e uso dos espaços por grupos da elite econômica paulista, no controle dos espaços de poder legislativo e, não raro, do poder executivo da província.

Destarte, em meados da década de 1830, como destacamos na seção anterior, três áreas econômicas destacavam-se na produção de gêneros destinados ao mercado exportador. Destas, a região do antigo Oeste paulista, onde se localizava o quadrilátero do açúcar, ainda despontava como principal área exportadora da província; outra área econômica importante era a região localizada às margens do rio Paraíba do Sul, que concentrava as vilas com uma relevante produção cafeeira no período. O *mapa 23*, apresentado a seguir, destaca essas áreas econômicas, bem como a malha viária por onde eram escoadas suas respectivas produções.

⁵¹⁵ Os grifos são nossos. Antonio Carlos Robert Moraes. Apresentação. In: Manoel Fernandes de Sousa Neto. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, p. 14.

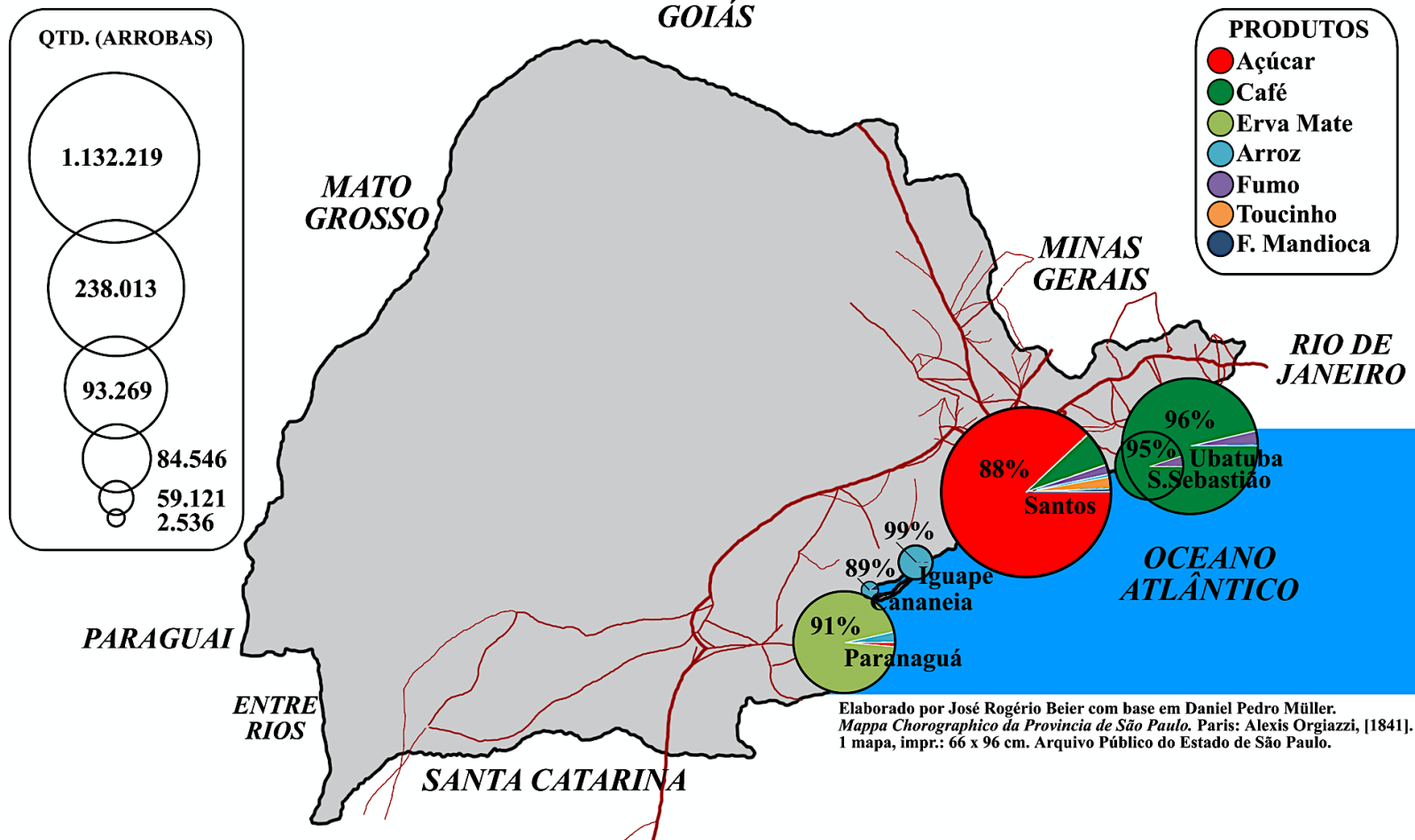
Mapa 23: Vilas produtoras dos volumes de açúcar e café exportados por São Paulo (1835-36)



Fonte: Mapa temático elaborado pelo autor sobre base cartográfica de Daniel Pedro Müller. *Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo*. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Vê-se, pelo mapa acima, que a produção do açúcar e do café ainda era bastante localizada em meados da década de 1830. Enquanto o açúcar era quase todo produzido em seis vilas do quadrilátero do açúcar (97%), o café era produzido, em sua maior parte, nas vilas valeparaibanas (72%), com destaque para Areias e Bananal. Essa produção especializada, como se pode ver pelo *mapa 24*, apresentado a seguir, refletia-se no modo como ela era escoada até seus respectivos portos de destino.

Mapa 24: Volumes da produção exportada por cada porto da província de São Paulo (1835-36)



Fonte: Mapa temático elaborado pelo autor sobre base cartográfica de Daniel Pedro Müller. *Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo*. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A análise deste último mapa aponta para Santos como o porto do açúcar na província de São Paulo, enquanto Ubatuba e São Sebastião com os portos do café, nesse contexto de segunda metade da década de 1830. O porto santista, então, já figurava como o principal da província, com um volume mais de cinco vezes superior ao de Ubatuba. A maior parte do volume movimentado no porto de Santos (88%) correspondia ao comércio de açúcar, enquanto 7% correspondiam ao café e 5% aos demais gêneros. Deve-se atentar, todavia, para o detalhe de que a movimentação de café por este porto, apesar de parecer baixa (7%) em comparação ao açúcar, equivaler ao volume do café exportado pela vila de São Sebastião. Esse dado, em si, é um indício de que a cultura cafeeira, por esta época, já começava a ganhar espaço nas áreas localizadas no chamado quadrilátero do açúcar, que escoavam seus produtos pelo porto santista.

Nessa conjuntura da economia provincial paulista de meados da década de 1830, os deputados eleitos para as primeiras legislaturas da Assembleia Legislativa provincial, cientes dos limites apresentados pelo sistema de comunicações e de transporte, passaram a formular uma série de projetos de lei diretamente relacionados à infraestrutura viária. Leis que propunham melhorias na tentativa de baixar o preço do frete e viabilizar a produção de gêneros de exportação em áreas distantes mais do que 250 quilômetros do porto de Santos. Duas dessas propostas relacionavam-se à abertura de estradas que a documentação chama de “carroçáveis”, isto é, que permitem o tráfego de carros de eixos móveis. Tais carros, se conseguissem transpor o trecho da serra do Mar, seriam capazes de transportar volumes cada vez maiores da produção realizada no interior da província.

A primeira proposta, já mencionada neste trabalho, foi a criação do Gabinete Topográfico da cidade de São Paulo, instituído pelos deputados da primeira legislatura da Assembleia Legislativa provincial em março de 1835. O projeto previa que esta instituição fosse uma repartição provincial de obras públicas que, dentre outros equipamentos, mantivesse uma escola para a formação de engenheiros construtores de estradas. Com efeito, o Gabinete Topográfico chegou a funcionar, ainda que de modo intermitente, entre os anos de 1835-49. Contou com mais de cinquenta alunos matriculados, tendo formado bem mais de uma dezena de indivíduos que, com as cartas de engenheiro civil emitidas pela escola, foram contratados pela administração provincial para atuar nas obras públicas na segunda metade do Oitocentos, especialmente na abertura de novas estradas e manutenção dos caminhos antigos⁵¹⁶.

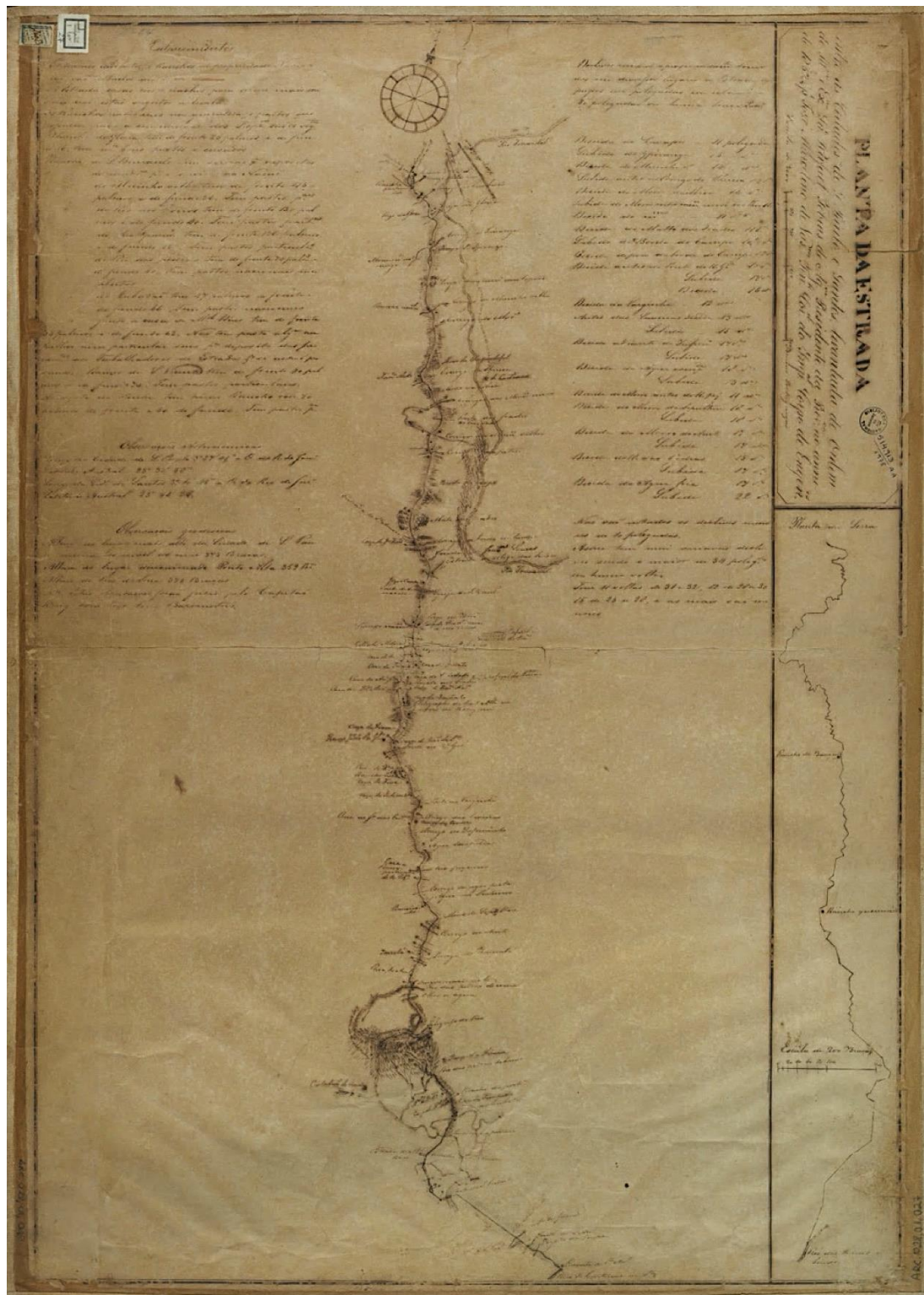
⁵¹⁶ Para um estudo detalhado sobre o Gabinete Topográfico de São Paulo, ver: José Rogério Beier. O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento

O segundo projeto proposto pelos deputados da Assembleia Legislativa paulista foi a construção de uma estrada carroçável, planejada para ligar a região do planalto paulista ao porto de Santos em substituição à antiga Calçada do Lorena. Trata-se da estrada que, posteriormente, ficou conhecida pelo nome de estrada da Maioridade.

Ainda que o projeto tenha sido retomado pelos deputados da Assembleia paulista em 1835, a construção dessa estrada já estava nos planos da administração provincial desde o começo da década de 1830. Ao menos é o que se pode depreender de informação contida no título da planta topográfica apresentada no *mapa 25*, a seguir, encomendada em 1832 por Rafael Tobias de Aguiar (presidente da província de 1831-35), ao engenheiro militar José Marcelino de Vasconcellos.

de governo da província de São Paulo (1835-1849). In: *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v.6, n.2, pp.320-337, 2013. Ver também: José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 252-313.

Mapa 25: Planta da estrada entre as cidades de S. Paulo e Santos..., por José Marcelino Vasconcellos.



Fonte: José Marcelino de Vasconcellos. *Planta da estrada entre as cidades de S. Paulo e Santos levantada de Ordem do Ilmo e Ex. Sr. Rafael Tobias de Aguiar presidente da Prov. no anno de 1832.* [18?]. 1 mapa ms. : desenho à nanquim. 56 x 81 cm. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil.

Importante observar que a datação dessa planta não está estabelecida, uma vez que o título indica apenas o ano em que ela foi encomendada por Tobias de Aguiar (1832). Sabe-se, no entanto, que no início de 1836, após a Assembleia paulista finalmente ter instituído as Barreiras para resolver a questão do financiamento da nova estrada⁵¹⁷, o então presidente da província, José Cesário de Miranda Ribeiro (governou de 1835-36), encomendou a elaboração do plano da nova estrada carroçável de Cubatão até “as povoações mais consideráveis” ao engenheiro militar Daniel Pedro Müller, dando a entender que a planta encomendada por Tobias de Aguiar jamais ficou pronta:

[...] Achando-se o governo auctorizado pelo Artigo 14 da lei do orçamento provincial para mandar formar o plano de uma estrada de carro desde o Cubatão de Santos até as povoações mais consideráveis, que para ali exportam productos, veio a caber-me sua execução; e sendo tão notório os conhecimentos profissionaes e a habilidade, por mais de uma vez demonstrada, do marechal reformado do Corpo de Engenheiros Daniel Pedro Müller, julguei acertado confiar-lhe este importante trabalho, sendo coadjuvado pelos officiaes, em que reconhecesse capacidade para isso necessária. Por essa maneira pois o incumbi de formar o refferido plano precedendo os exames e explorações que a magnitude do objeto requer⁵¹⁸.

Dado o acúmulo de projetos sob a responsabilidade de Müller na conjuntura de 1835-38 – estatística e mapa corográfico da província de São Paulo – é possível que ele tenha delegado a tarefa de levantar essa planta topográfica da nova estrada a outro militar do corpo de engenheiros, justamente o tenente coronel José Marcelino de Vasconcelos. A mesma situação já havia ocorrido em 1835, quando Müller, após ser nomeado pelos deputados da Assembleia paulista como diretor do Gabinete Topográfico, delegou a função ao mesmo Vasconcellos (diretor entre 1835-38). Ademais, ainda no que se refere à datação deste documento, cumpre observar que a planta recebeu o título de “Planta da estrada entre as cidades de S. Paulo e Santos...”, o que aponta para uma elaboração em período posterior à elevação da vila de Santos à categoria de cidade, ocorrida em 26 de janeiro de 1839⁵¹⁹.

A construção da estrada foi iniciada em 1838, durante a presidência de Bernardo José Pinto Gavião Peixoto (1836-38). A direção dos trabalhos foi atribuída ao engenheiro germânico

⁵¹⁷ Através da instituição das Barreiras, que eram postos fiscais, estabelecidos nas margens dos principais caminhos provinciais, com a função de cobrar taxas que incidiam sobre carros, animais ou pessoas, independente da mercadoria que se estivesse transportando, como se destacou no segundo capítulo.

⁵¹⁸ Eugenio Egas. *Galeria dos Presidentes de São Paulo: período monarchico 1822-1889*. São Paulo: Secção de obras d’ “O Estado de S.Paulo”, v.1, 1926, p. 57; ver também: Eugenio Egas; Oscar Motta Mello (orgs.) *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo 1835-1836*. São Paulo: Secção de Obras d’ “O Estado de S.Paulo”, 1926.

⁵¹⁹ A menção do nome de Rafael Tobias de Aguiar no título da planta, a lembrar que o planejamento da estrada carroçável era um projeto encomendado por este presidente ainda em 1832, sugere que esta planta tenha sido levantada durante a segunda gestão de Tobias de Aguiar como presidente da província, entre 6 de agosto de 1840 e 15 de junho de 1841.

Karl Abraham Bresser (1804-1856), contratado pela administração provincial para este fim. No entanto, em 1841, após um desentendimento com o governo provincial, Bresser foi afastado da direção das obras sob a alegação de incompetência, sendo substituído pelo engenheiro José Jacques da Costa Ourique (1815-1853).

A circulação pela estrada da Maioridade teve início por volta de 1841, durante o segundo governo de Tobias de Aguiar. Todavia, a circulação foi liberada apenas para as tropas de mulas no trecho de serra nesse primeiro momento. O tráfego de carros de eixo móvel só foi permitido a partir de 1844, e apenas dois anos mais tarde é que se realizou uma solenidade inaugural com a presença do imperador, d. Pedro II.

Projetos como esses, levados adiante pela administração paulista a partir da segunda metade da década de 1830, visavam, sobretudo, superar os entraves logísticos do sistema de comunicações e de transporte mercantil do período. Pretendia-se, através de tais propostas, introduzir novas tecnologias, quer através da formação ou importação de profissionais para o uso de novas técnicas de construção de estradas, como a macadamização, quer a partir da introdução de novos meios de transportes, como os carros de eixo-móvel ou as próprias ferrovias. Buscava-se, principalmente, a substituição do binômio estrada de terras – tropas de mulas.

Tais iniciativas explicitam a visão estratégica que os grupos das elites, no controle do poder legislativo, tinham acerca do território. Mais que isso, como se destacou na epígrafe deste epílogo, dão a ver seus projetos de controle e os usos que pretendiam dar ao espaço. A “prosperidade da província”, como deixou bem claro Tobias de Aguiar em seu discurso aos deputados da Assembleia em 1835⁵²⁰, dependia do barateamento e da facilidade do transporte ou, dito de outra forma, da superação dos entraves logísticos impostos pela infraestrutura viária e de transporte. Somente com o frete barato seria possível expandir a fronteira econômica em direção ao Oeste, onde havia um vasto fundo territorial gerido e cartografado por aquela mesma administração no intuito de ocupá-lo⁵²¹.

Os distintos grupos que disputavam o controle da Assembleia até podiam ter projetos distintos para atingir esse fim, como se verá a seguir, mas todos giravam em torno do mesmo

⁵²⁰ Dizia Tobias de Aguiar aos deputados da primeira legislatura: “Vós não ignoraes que um dos objetos que toca mais de perto a prosperidade da província é o melhoramento das estradas, porquanto sem meio fácio, e barato de transporte, debalde a natureza nos mimoseou com as terras mais fecundas, e todas as producções equinociaes, pois que estas virão a perecer nos celeiros [...]”. Ver: Eugenio Egas; Oscar Motta Mello (orgs.). *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo 1835-1836... Op. Cit.*, pp. 17-18.

⁵²¹ Sobre os fundos territoriais paulistas, mandados cartografar pela Assembleia Legislativa sob a legenda de “Sertão Desconhecido”, ver: José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 215-251.

objetivo, ou seja, baratear o custo do transporte e garantir a expansão das lavouras de exportação para novas áreas.

O café passado pelas Barreiras do Cubatão e do vale do Paraíba

A abertura da estrada da Maioridade para a circulação de carros de eixo-móvel, a partir de 1844, deu início a um novo processo de transformação na logística do transporte mercantil da província de São Paulo. Ainda que este processo se relacione muito mais à dinâmica do transporte da produção cafeeira, seus momentos iniciais, no entanto, jogam luz sobre a transição desta cultura para as áreas do antigo Oeste de São Paulo, onde até os finais dos anos 1830 se produzia o açúcar. O que se buscará fazer a seguir, portanto, é identificar em que momento e de que forma a lavoura cafeeira penetrou nas áreas então dominadas pelo açúcar para, em seguida, destacar alguns dos projetos de melhoramentos viários, propostos pela administração provincial desse período, que já apontavam para uma nova logística de infraestrutura e transporte mercantil que, anos mais tarde, acabou por impulsionar a lavoura cafeeira centenas de quilômetros para o interior de São Paulo.

Para tanto, optou-se por utilizar como fonte documental os registros produzidos pelas Barreiras de Cubatão e do vale do Paraíba⁵²². A compilação dos dados contidos nesses livros permite comparar os volumes de café passados pela Barreira do Cubatão àqueles passados pelas principais Barreiras do vale do Paraíba entre 1840-50. O objetivo, aqui, é quantificar as importâncias dos volumes de café escoados por cada uma das respectivas regiões produtoras desse gênero de exportação.

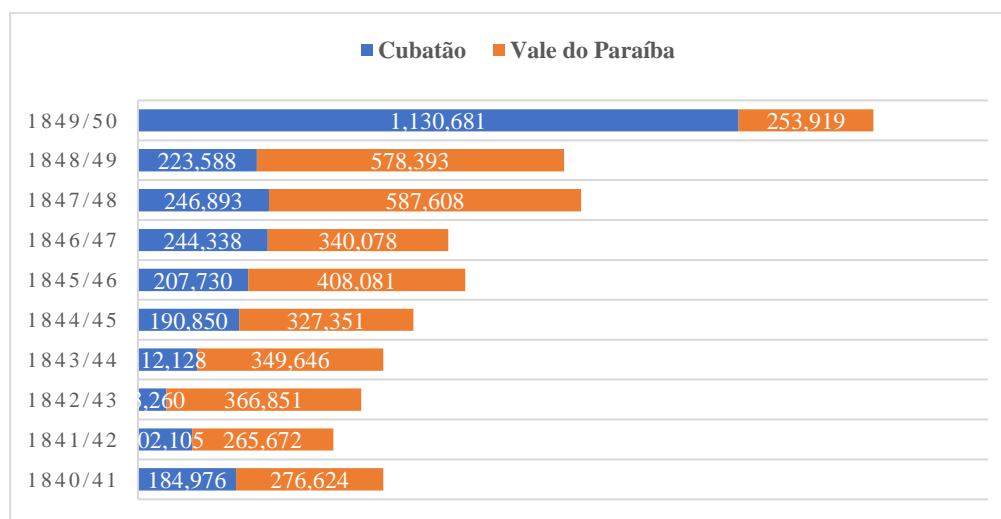
Antes de apresentarmos os dados, porém, convém recordar que a Barreira de Cubatão, instalada no povoado homônimo localizado no pé da serra do Mar, nos arredores de Santos,

⁵²² No Arquivo Público do Estado de São Paulo há uma série documental específica para os livros com os registros dos produtos que passavam pelas Barreiras. Como informa José Jobson de Arruda, trata-se de 431 latas que correspondem ao total das 61 barreiras que existiram na província de São Paulo entre 1835-91. A documentação é composta por distintos livros que registravam a movimentação de cada Barreira, como o Livro Diário-Taxa; o Livro do Movimento Mensal; o Livro de Conta Corrente; o Livro Receita e Despesa; o Livro de Exportação e o Livro de Gênero e Miunças, dentre outros. Haviam, ainda, livros específicos para determinados gêneros, como o Livro do Açúcar; o Livro da Aguardente e o Livro do Café. Sobre a documentação referente às Barreiras paulistas, ver: José Jobson de Andrade Arruda. *As Barreiras como fontes primárias para a história da província de São Paulo no século XIX (1835-1892)*. In: *Memórias da I Semana da História*, Franca, p. 17-26, 1979. Para trabalhos que usam as Barreiras de São Paulo como fontes, ver: Hernani Maia Costa. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. São Paulo, 1984, 243 f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo; Hernani Maia Costa. *O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba paulista – 1835-1860*. 2001 233f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001; Francisco Alves da Silva. *Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)*. São Paulo, 2003, 258f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.

registrava o fluxo mercantil dos gêneros que eram exportados pelo porto santista, em especial o açúcar e, a partir da década de 1830, do café proveniente das vilas de serra acima. As Barreiras do vale do Paraíba, por outro lado, eram em número de seis: Banco de Areas; Figueira; Ribeirão da Serra; Rio do Braço; Rio do Onça e Taboão do Cunha. Por elas escoava-se toda a produção das vilas da região, especialmente o café, produzido nas vilas de Areias e Bananal⁵²³.

Assim, para a elaboração do *gráfico 19*, apresentado a seguir, foram compilados os registros do livro do café da Barreira do Cubatão, assim como das seis Barreiras do vale do Paraíba, para o período de 1840-1850. Nesse gráfico fica evidente a predominância do escoamento do café por estas últimas até o ano financeiro de 1849/50, quando, finalmente, a Barreira do Cubatão passou a superar, em muito, os volumes provenientes das vilas valeparaibanas.

Gráfico 19: Volumes café escoados pelas Barreiras do vale do Paraíba (1840-50)



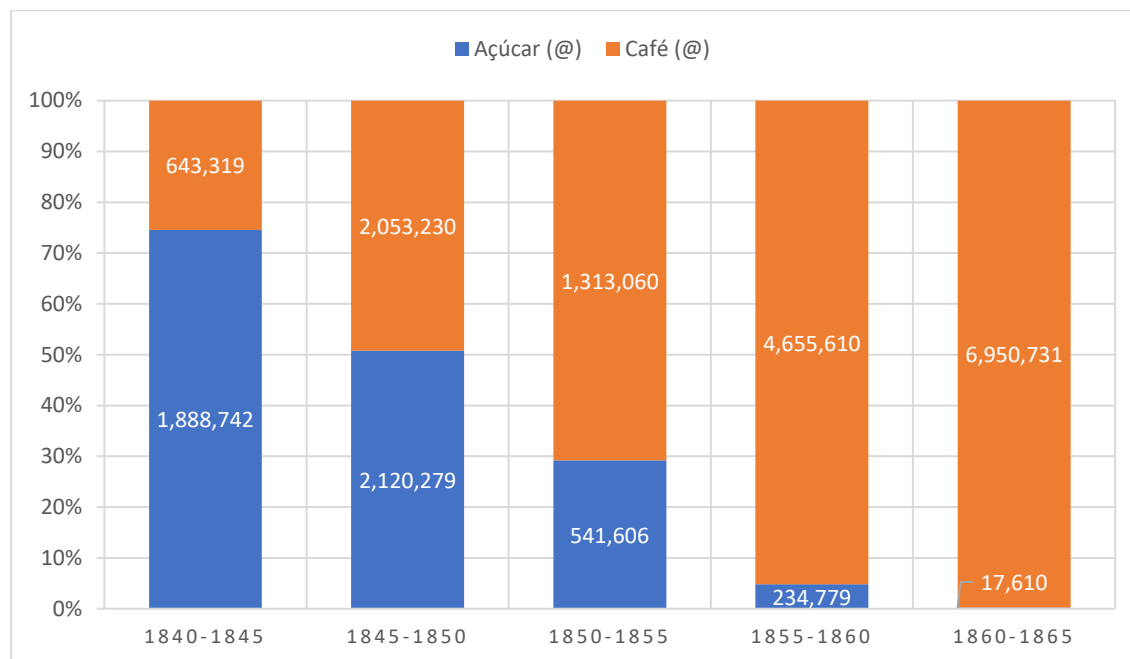
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Hernani Maia Costa. *O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba paulista (1835-60)*. 2001 233f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

É preciso ter cuidado ao analisar os dados apresentados neste gráfico, pois eles podem passar a falsa impressão de que os volumes de café produzidos nas vilas do Oeste e passados pela Barreira do Cubatão eram pequenos para o período anterior à 1850. Podem, ainda, levar à conclusão de que o café só se introduziu nas áreas de serra acima, efetivamente, após a década de 1850, quando, na verdade, a produção cafeeira em muitas das vilas do antigo quadrilátero do açúcar já dividiam as terras com a lavoura canvieira em meados da década de 1840.

⁵²³ Para detalhes acerca da localização das Barreiras, ver: José Rogério Beier. *As Barreiras como instrumento econômico para o desenvolvimento da rede viária da província de São Paulo (1835-1850)*. In: *Confins* [online], 32 | 2017. Disponível em: <<https://cutt.ly/SWV2vUU>>. Acesso em: 11 set. 2021.

Assim, para termos uma noção mais precisa acerca do processo de penetração da lavoura cafeeira nas terras do antigo quadrilátero do açúcar, o *gráfico 20*, apresentado a seguir, traz os volumes de café e açúcar que passaram exclusivamente pela Barreira do Cubatão em um período mais alargado, entre os anos de 1840 e 1865.

Gráfico 20: Volumes de açúcar e café passados pela Barreira do Cubatão (1840-65)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados por Hernani Maia Costa. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. São Paulo, 1984, 243 f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.

Os dados apresentados nos gráficos acima dão a ver que, de fato, os volumes de café só superaram os de açúcar a partir do quinquênio de 1850-55. Entretanto, eles também revelam que a cultura cafeeira foi se introduzindo nas áreas de serra acima desde fins da década de 1830, ganhando alguma importância no começo dos anos 1840. Em meados desta década os volumes de açúcar e café exportados por Cubatão começam a se equilibrar, com o café começando a superar o açúcar nos anos finais da década. Não por acaso, esse crescimento constante da lavoura cafeeira acompanha, justamente, a construção e abertura da estrada da Maioridade, sendo ainda mais pronunciada a partir do momento em que a circulação dos carros de eixo-móvel foi permitida, a partir de 1844.

A percepção desse processo contínuo de expansão da cultura cafeeira para o Oeste, desde a segunda metade dos anos 1830, ajuda a compreender melhor a pressão sobre a administração provincial desse período em concentrar os investimentos no desenvolvimento da infraestrutura viária e de transporte. Pretendia-se, sobretudo, que o sistema de comunicações e de transporte permitisse o aproveitamento das terras férteis localizadas, cada vez mais, a Oeste,

nas áreas descritas pela cartografia como “Sertão desconhecido”. Não é coincidência, portanto, que muitos dos deputados envolvidos nos projetos para o desenvolvimento viário nas décadas de 1830-40, sejam os mesmos a se envolver, em fins da década de 1850, nos planos de construção da primeira ferrovia em São Paulo, que deveria comunicar o porto de Santos às áreas produtoras de café, no Oeste.

Nesse sentido, a despeito da primeira estrada de ferro paulista datar de meados da década de 1860, quando a economia cafeeira já estava bem consolidada na província, gostaríamos de concluir este trabalho apontando para o papel da economia açucareira nas origens do projeto de introdução da ferrovia em São Paulo. Nas páginas a seguir, portanto, busca-se apresentar como os deputados das primeiras legislaturas da Assembleia Legislativa provincial, ainda na segunda metade da década de 1830, projetaram a introdução de uma estrada de ferro como solução para baratear o frete e, assim, abrir a possibilidade de expansão da produção de gêneros de exportação para novas terras, mesmo que estas estivessem muitas léguas para o interior do território.

O malfadado projeto de construção da ferrovia Santos-São Paulo nos anos 1830

No trecho selecionado para a epígrafe que abre este epílogo, Antonio Carlos Robert Moraes atenta para a possibilidade de se fazer uma história social da geografia em que “os planos desenhados para a organização racional do território possam ser lidos como projetos de controle e uso dos espaços por diferentes classes e segmentos sociais”⁵²⁴. Propõe, portanto, que os projetos e planos para o território são práticas discursivas que podem ser interpretadas pelo pesquisador, ainda que estas não tenham se efetivado no espaço, pois carregam, em si, os desígnios de uma classe ou segmento social no que se refere ao controle e uso dos espaços planejados por estes.

São justamente esses projetos de controle e uso dos espaços que nos interessam apreender aqui, ao analisar alguns aspectos do projeto de construção de uma estrada de ferro em São Paulo, em fins dos anos 1830. Trata-se, como já se destacou, de uma iniciativa dos deputados da Assembleia Legislativa paulista, representando, sobretudo, os interesses de grupos ligados ao comércio exportador do açúcar produzido nas áreas chamadas de “serra acima”, a oeste da cidade de São Paulo.

⁵²⁴ Antonio Carlos Robert Moraes. Apresentação. In: Manoel Fernandes de Sousa Neto. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, p. 14.

No que diz respeito à ocupação dos espaços de poder em São Paulo logo após a Independência do Brasil, já tivemos oportunidade de demonstrar como parcelas das elites paulistas se organizaram para ocupar os diferentes espaços, destacando, principalmente, os distintos grupos em torno da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, instituída em 1835⁵²⁵.

Desse estudo, convém recordar aqui que nas sete primeiras legislaturas dessa instituição, eleitas entre 1835-50, destaca-se a atuação de alguns políticos que já vinham participando ativamente da administração paulista desde o começo da década de 1820, como Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Francisco de Paula Sousa e Mello, Bernardo José Gavião Peixoto, Rafael Tobias de Aguiar, Antonio Pais de Barros (Barão de Piracicaba), Diogo Antônio Feijó, José da Costa Carvalho (Marquês de Monte Alegre), João da Silva Machado, e os irmãos Antônio Carlos e Martim Francisco Ribeiro de Andrada, dentre outros⁵²⁶.

Como deputados da Assembleia Legislativa paulista, esses homens, já bastante experientes na vida política, acabaram por se tornar lideranças que atraíam muitos dos jovens deputados recém-saídos da Academia de Direito de São Paulo. Estes, por sua vez, eram cooptados para atuarem em conformidade com os projetos de seus grupos. Um desses grupos, formado por Vergueiro, Paula Sousa, Feijó, Gavião Peixoto e Tobias de Aguiar, era o chamado “Partido Paulista”. Com estes ainda se alinhavam, até o princípio dos anos 1840, José da Costa Carvalho, João da Silva Machado e os irmãos Andrada, para citar apenas os principais nomes do grupo.

Entretanto, entre os anos de 1835 e 1849, não parece acertado realizar uma classificação dos deputados paulistas segundo sua orientação político-partidária, especialmente porque nos primeiros cinco ou oito anos desse período, os partidos políticos ainda estavam em processo de formação. Sequer havia um programa muito bem definido ou propostas unificadas e muitos desses deputados mudaram de grupo político no decurso dos anos. José da Costa Carvalho, por exemplo, alinhado com o grupo de Tobias de Aguiar até o começo dos anos 1840, se tornaria, poucos anos mais tarde, em uma das lideranças do chamado “Partido da Ordem”. O mesmo ocorrendo com João da Silva Machado e José Antônio Pimenta Bueno⁵²⁷.

⁵²⁵ Para detalhes acerca da atuação dos deputados da Assembleia Legislativa provincial na construção territorial de São Paulo, ver o segundo capítulo da dissertação de José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 69-110.

⁵²⁶ A lista de deputados eleitos para três ou mais legislaturas entre 1835-1850 consta de 43 nomes. Sobre o assunto, ver o apêndice H em José Rogério Beier. *Artefatos de poder... Op. Cit.*, pp. 352-353.

⁵²⁷ Seguimos, aqui, sugestão do trabalho de Erik Hörner, segundo a qual é possível empregar os termos que os periódicos da época utilizavam para identificar os grupos de indivíduos que pensavam e agiam de forma semelhante. No final da década de 1830, em São Paulo, utilizava-se a denominação de “Partido Paulista”, em

Assim, sobre esses homens que foram eleitos para compor seguidas legislaturas da Assembleia Legislativa paulista, interessa chamar atenção, aqui, para um aspecto que é a região da província de São Paulo que eles representavam na Assembleia Legislativa durante esse período (1835-49). Nesse sentido, verificou-se que havia maior incidência de parlamentares nascidos ou radicados na cidade de São Paulo, seguido de perto pelos deputados das vilas localizadas no antigo Oeste paulista. Dito de outra forma, dos 43 deputados que exerceram três ou mais legislaturas no período, nada menos que 32 (74%) eram de São Paulo ou do Oeste. Em contrapartida, apenas cinco deputados (12%) tinham origens ligadas à região do vale do Paraíba⁵²⁸. Tal perfil ajuda a compreender a priorização dos projetos de melhorias viárias em atenção aos interesses da lavoura exportadora localizada, sobretudo, na região do chamado quadrilátero do açúcar.

Outro aspecto não menos importante de se recordar aqui é a legislação promulgada pelos deputados da ALPSP durante as sete legislaturas em foco (1835-49). Nesse período eles promulgaram 385 leis, sendo a maior parte delas voltadas à regulação das jurisdições político-administrativa da província (20%); a instrução pública (12%); a construção de obras públicas (10%) e, ainda, a regulação dos tributos e rendas provinciais (10%). Vê-se, deste modo, que mais da metade de todas as leis aprovadas pelos deputados provinciais dizia respeito a essas quatro categorias.

No caso específico da legislação referente às obras públicas provinciais, verificou-se a promulgação de 39 leis durante todo o período. Tais leis buscavam, sobretudo, promover o desenvolvimento da infraestrutura viária, cuja importância para a administração provincial era tida entre as prioridades, uma vez que a própria prosperidade da província era associada à condição de sua rede viária, como já se destacou no discurso do presidente Rafael Tobias de Aguiar, em 1835⁵²⁹.

Um bom exemplo nesse sentido foi a promulgação, logo no primeiro ano da primeira legislatura, da Lei nº 11⁵³⁰, de 24 de março de 1835, que instituía as Barreiras nas estradas que

referência ao que a historiografia convencionou chamar de “liberais”, e “Partido da Ordem”, em alusão aos “conservadores”. Ver: Erik Hörner. A luta já não é hoje a mesma: as articulações políticas no cenário provincial paulista, 1838-1842. In: *Almanack Brasiliense*, n. 5, pp. 76-77, mai. 2007.

⁵²⁸ Cf. José Rogério Beier. Artefatos de poder... Op. Cit., pp. 102-103.

⁵²⁹ EGAS, Eugenio; MELLO, Oscar Motta Mello (orgs.). *Annaes da ALPSP...* Op. Cit., pp. 17-18.

⁵³⁰ SÃO PAULO (Província). **Lei no 11, de 24 de março de 1835**. Determina o estabelecimento de barreiras em todas as estradas existentes ou que de novo se abrirem, atravessando a Serra do Mar nesta Província, ou seguindo para o Rio de Janeiro, para cobrança da taxa que deverá ser aplicada às obras das mesmas estradas. Disponível em: <<https://cutt.ly/yWV2258>>. Acesso em 11 set. 2021.

cruzavam a serra do Mar ou que fossem para o Rio de Janeiro e, ainda, Lei nº 10⁵³¹, de 24 de março de 1835, projeto do deputado Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que previa a criação de uma escola de engenheiros especializados na construção de estradas ou, o Gabinete Topográfico.

Não só na primeira, mas no decorrer das demais legislaturas analisadas, uma série de leis buscava atender a essa necessidade de desenvolvimento da rede viária paulista para superar os entraves representados pelos altos custos do frete. No caso da obtenção de recursos para o investimento na conservação e construção de novas estradas, para além da arrecadação já obtida com as primeiras Barreiras, os deputados simplesmente destinavam recursos diretamente do caixa provincial.

Todavia, é importante pontuar que os distintos grupos que disputavam este espaço de poder provincial, ao se sucederem na Assembleia, acabavam por extinguir, suspender ou revogar algumas das leis promulgadas na legislatura anterior. O caso do Gabinete Topográfico é um exemplo notável disso. Criado na primeira legislatura a partir de um projeto de Nicolau Vergueiro, como se viu, o estabelecimento foi suspenso já no primeiro ano da segunda legislatura (1838), quando a Assembleia passou a ser composta por uma maioria ligada ao chamado “Partido da Ordem”, que fazia dura oposição ao grupo de Vergueiro, do “Partido Paulista”.

Assim, ao grupo da segunda legislatura, em vez de investir os recursos provinciais na criação de uma escola para a formação de engenheiros construtores de estradas na própria capital, interessava mais a contratação de profissionais vindos diretamente da Corte ou, ainda, do exterior, como de fato fizeram com o engenheiro civil de origem germânica Karl Abraham Bresser, por exemplo, contratado para dirigir as obras de construção da estrada carroçável que se iria construir ligando a capital ao porto de Santos.

A terceira legislatura, porém, agora formada por maioria do chamado “Partido Paulista”, é empossada em 1840. Dentre as leis promulgadas já nesse primeiro ano figura aquela que reinstituíu o Gabinete Topográfico, estabelecendo a contratação de Daniel Pedro Müller como seu diretor. Este, por sua vez, tinha a responsabilidade de reformular o currículo e os estatutos originais, a fim de garantir a formação efetiva de engenheiros para a abertura e manutenção das estradas provinciais.

⁵³¹ SÃO PAULO (Província). Lei nº 10, de 24 de março de 1835. *Cria nesta capital um gabinete topográfico*. Disponível em: <https://cutt.ly/nY1YSol>. Acesso em: 16 dez. 2021.

No entanto, ainda que se observe uma forte disputa entre grupos das elites paulista pelos espaços de poder provincial, algumas de suas prioridades eram comuns, uma vez que a origem socioeconômica destes grupos não era muito distinta. Quanto à percepção de que o desenvolvimento econômico da província estava diretamente relacionado à melhoria da infraestrutura viária, em especial, aquela que comunicava a região produtora de açúcar ao porto de Santos, não cabia dúvidas e as divergências entre os grupos políticos eram mais em relação à forma de como atingir este objetivo. Prova disso é a despesa constante e elevada que os deputados das diferentes legislaturas orçavam e efetivamente gastavam com as estradas provinciais, especialmente as que tinham Barreiras instaladas, que eram por onde se transportava a maior parte da produção destinada à exportação.

Nesse sentido, a *tabela 24*, apresentada a seguir, traz uma comparação entre os valores efetivamente gastos pela administração provincial nas estradas de Barreira e as despesas totais fixadas pelos deputados para o orçamento da província.

Tabela 24: Comparação das despesas efetivas com as estradas de Barreira e o total das despesas provinciais fixadas pelos deputados da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo (1836-49)

Exercício	Despesas com estradas de Barreira	Totais de despesa provinciais fixada	% Gasto nas estradas de Barreira
1835-36	-	171:323\$600	-
1836-37	64:990\$990	208:145\$330	31%
1837-38	109:739,520	285:791\$420	38%
1838-39	94:895,570	306:708\$440	31%
1839-40	113:605,030	411:828\$230	28%
1840-41	-	203:086\$920	-
1841-42	149:114,300	679:267\$030	22%
1842-43	-	363:078\$520	-
1843-44	-	270:617\$620	-
1844-45	151:553\$010	586:813\$170	26%
1845-46	172:625\$920	585:852\$320	29%
1846-47	179:896\$090	615:132\$330	29%
1847-48	139:869\$060	503:324\$220	28%
1848-49	104:073\$750	451:959\$030	23%
Totais =====>	1.280:363\$240 réis	5.642:928\$180 réis	23%

FONTE: Adaptado pelo autor a partir de Hernani Maia Costa. *As barreiras de São Paulo... Op. Cit.*, p.152 e 207.

Pelos valores destacados acima, percebe-se claramente como, independente do grupo que hegemonizava o controle da ALPSP em dado período, os gastos efetivos da administração com as estradas mantiveram-se em uma média, quase sempre, superior a 25% de todas as despesas provinciais. Desses gastos, como era de se esperar, os mais avultados eram com a

estrada que ligava São Paulo a Santos. Somente com essa via, eram despendidos de 30 a 50% das despesas totais com estradas⁵³².

Foi, portanto, nesse contexto de disputa entre os grupos políticos paulistas, que se alternavam na apresentação de projetos para baixar os custos do frete desde as áreas de produção até o porto santista, que se promulgou uma lei autorizando a construção de uma estrada de ferro ligando Santos a São Paulo, podendo esta estender-se às vilas de São Carlos, Constituição, Itu, e Porto Feliz (principais vilas açucareiras da província).

Trata-se da Lei n. 24, de 30 de março de 1838, segundo a qual:

[...] Fica auctorizado o presidente da província conceder carta de privilegio exclusivo á companhia de Aguiar viúva, filhos, e companhia, e a Platte Reid [sic] para factura de uma estrada de ferro com as seguintes condições: - A companhia fará estradas de ferro, ou outras de mais perfeita e modernas invenção, ou canaes, e uma ou outra cousa, apropriados ao tranzito de carros de vapor, ou sem vapor puchados porem por barco de vapor, para o transporte dos gêneros e viajantes desde as villas de Santos até as de S. Carlos, Constituição, Itú ou Porto Feliz, ou para todas estas, como também desde a villa de Santos até a de Mogy das Cruzes, podendo juntar o rio Parahyba ao do Tieté no primeiro ponto mais perto d'esta villa em que a companhia julgar possível para a navegação de seus barcos, e a fim de poder a companhia dar transportes entre esta villa, a cidade de S. Paulo, e mais villas acima declaradas por canaes, rio, ou estradas; promptificando em primeiro lugar a comunicação entre a cidade de S. Paulo e a villa de Santos [...]⁵³³.

A lei foi promulgada logo no começo da segunda legislatura (1838-39), momento em que a maioria dos deputados era formada pelo chamado “Partido da Ordem”. Como se destacou previamente, essa legislatura foi responsável pela suspensão do Gabinete Topográfico e, ainda, por autorizar o início das obras da estrada da Maioridade. Em vez de investir na formação dos profissionais na própria província, optaram por investir os recursos na contratação de especialistas formados no Rio de Janeiro ou, até mesmo, no exterior para tocar os projetos de engenharia, em especial a construção da nova estrada carroçável, posteriormente conhecida como Estrada da Maioridade.

No que diz respeito ao planejamento da estrada de ferro, este foi encomendado a um engenheiro inglês, chamado Alfredo Mornay, que foi contratado por Frederico Fomm, um prussiano radicado em São Paulo, ligado ao comércio de açúcar através do porto de Santos e

⁵³² Para o ano de 1836, por exemplo, foi fixada a despesa de 36:000\$00 réis com o chamado Caminho do Mar, isto é, mais da metade dos 64:990\$00 réis gastos com todas as estradas de Barreira naquele ano. Este percentual variou entre 22 e 58% no correr das legislaturas até o exercício de 1848-49.

⁵³³ SÃO PAULO (Província). *Lei n° 24, de 30 de março de 1838*. Autoriza o presidente da Província a conceder carta de privilégio exclusivo a Companhia Aguiar, Viúva e Filhos e Companhia Platt e Reid para a factura de uma Estrada de Ferro. Disponível em: <<https://cutt.ly/nYRb1eq>>. Acesso em: 9 dez. 2021.

que representava os interesses da companhia inglesa Platt & Reid, aquela mesma que recebera a carta de privilégio da província de São Paulo.

Segundo Arlete Assunção Monteiro, os interesses ingleses em empreendimentos na província de São Paulo eram representados pela Casa Aguiar, Viúva e Filhos, que tinha sede na vila de Santos. Em 1832, um dos sócios desta firma, Frederico Fomm, contratou o engenheiro Alfredo Mornay para a elaboração de um levantamento topográfico da região São Paulo – Santos, incluindo a Serra do Mar. O objetivo era preparar uma proposta para a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de Santos à região de planalto⁵³⁴. Em 1838, o projeto foi aprovado pelos deputados paulistas, no entanto, Fomm não conseguiu levantar os capitais necessários para a realização do empreendimento junto aos ingleses, levando sua firma à falência⁵³⁵. O projeto da estrada de ferro, então, acabou relegado a um segundo plano até ser retomado, décadas mais tarde, por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, que utilizou os estudos elaborados por Mornay para a construção da São Paulo Railway.

Ainda que o plano dessa ferrovia não tenha se materializado, o texto da legislação que detalhava como esta devia ser construída já nos dá a ver os desígnios das elites paulistas em relação ao território da província⁵³⁶. Trata-se de uma concepção territorial que, independente do grupo que controlava momentaneamente o poder legislativo provincial, buscava expandir a fronteira econômica da província em direção ao Oeste. Para tanto, precisava superar os limites logísticos impostos pelo sistema de comunicações e de transporte, até então sintetizado no binômio estradas de terra – tropas de mula.

⁵³⁴ Cf. Arlete Assunção Monteiro. Os imigrantes ao longo dos trilhos da *The São Paulo Railway*. In: Encontro Anual da ANPOCS, 21, 1997, Caxambú. *Anais...* São Paulo: ANPOCS, 1997. Disponível em: <<https://cutt.ly/sYREhUY>>. Acesso em: 9 dez. 2021. Ver também: Arlete Assunção Monteiro. Santo André: dos primórdios à industrialização; um estudo sobre os imigrantes ao longo da São Paulo Railway. 1995. 285 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

⁵³⁵ Segundo informa Affonso Taunay, Frederico Fomm havia incumbido à suas próprias expensas que o engenheiro inglês fizesse um estudo para averiguar “a possibilidade de construcção de uma via férrea pelo systema de planos inclinados, através da Serra do Mar. Verificada a exequibilidade deste projecto, requereu e obteve da Assembléa Provincial no anno seguinte [1838], a indispensável concessão em nome da firma Viuva Aguiar, Filho & C. da qual era sócio e gerente”. Ainda segundo esse autor, tratava-se de um grande empreendimento para a época e a produção paulista, todavia, não seria capaz de remunerar os capitais investidos em um “commettimento de tamanho vulto”. Lembra ainda que Fomm nada conseguiu em levantar recursos junto aos ingleses. Para Taunay, o senso prático do capital não permitia que banqueiros investissem em “aventura tão altamente aleatória”. Conclui sua narrativa acerca do malfadado projeto ferroviário paulista apontando que “O Brasil de 1840 ainda não estava em condições de se incorporar ao ról, das nações ferroviárias”. Ver: Affonso d’Escragnole Taunay. *História do Café no Brasil*. Vol. 4: No Brasil Imperial 1822-1872 (Tomo II). Departamento Nacional do Café: Rio de Janeiro, 1939, p. 394.

⁵³⁶ Como apontou Manoel Fernandes, esses planos de viação revelam como as elites liam o território e pensavam enfrentar os problemas mais urgentes de um ponto de vista estratégico, comercial ou político. Sua importância se encontra “nas questões às quais propunham resolver”. Ver: Manoel Fernandes Sousa Neto. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, 2012, pp. 25-26.

Como lembrou Taunay, a solução em torno do novo binômio estrada de ferro – locomotiva à vapor foi ousada para o momento, sobretudo quando se tem em conta que as primeiras ferrovias com locomotivas movidas à vapor foram inauguradas na Inglaterra (*Liverpool e Withstable Railway*) e nos Estados Unidos (*Baltimore and Ohio Railroad*), ambas no ano de 1830. No Brasil, o primeiro trecho da estrada de ferro comunicando o Rio de Janeiro ao fundo da Baía de Guanabara (atual Magé), com 14,5 km de extensão, só foi inaugurado em 1854. Os investidores procurados por Frederico Fomm, porém, não viram na economia açucareira paulista de fins da década de 1830 capacidade para bancar a realização do projeto, que só voltou a ser cogitado duas décadas mais tarde, quando o café já estava plenamente consolidado nas antigas terras açucareiras do Oeste.

A inviabilização do projeto ferroviário por falta de financiamento, porém, não fez com que a administração provincial deixasse de investir seus recursos em propostas alternativas durante as décadas de 1840 e 1850, como o restabelecimento do Gabinete Topográfico ou a construção da estrada da Maioridade. Todavia, por mais que essas soluções tenham melhorado as condições do transporte mercantil em algum grau, não tiveram sucesso em viabilizar economicamente a produção de gêneros para exportação muito além daqueles 250 quilômetros de raio do porto de Santos, pois o escoamento desta, continuou a depender majoritariamente das tropas de mulas, mesmo depois da circulação de carros de eixos móveis no trecho de serra.

Por outro lado, a infraestrutura viária legada pela economia açucareira foi suficiente para garantir a rápida expansão da lavoura cafeeira desde as fazendas do vale do Paraíba até as terras férteis do Oeste na década de 1840. Os melhores preços alcançados pela arroba do café no mercado internacional, quando comparados ao valor do açúcar no mesmo período, fez com que os cafezais rapidamente ocupassem boa parte das áreas anteriormente dominadas pela cana de açúcar. Os altos lucros obtidos com a exportação do café nesse período foram fundamentais para capitalizar as elites econômicas do Oeste que, por sua vez, colocaram ainda mais pressão sobre a administração provincial para o oferecimento de garantias mais robustas aos investidores em novos projetos ferroviários na província de São Paulo.

Não foi por acaso, portanto, que justamente a partir da segunda metade da década de 1850, os deputados paulistas voltaram a autorizar a execução de uma nova estrada de ferro. Desta vez, os planos foram levados a efeito e, em 1865, se inaugurou o primeiro trecho da *São Paulo Railway*, ligando Santos a São Paulo. O binômio das estradas de terra – tropas de mula foi, assim, finalmente substituído pelo das ferrovias – locomotiva à vapor na logística do sistema de comunicações e de transportes da província de São Paulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

[...] A paisagem é toda ela passado, porque o presente que escapa de nossas mãos, já é passado também. Então, a cidade nos traz, através de sua materialidade, [...] essa presença dos tempos que se foram que permanecem através das formas e objetos que são também representativos de técnicas. É nesse sentido que [...] técnica é sinônimo de tempo: cada técnica representa um momento das possibilidades de realização humana e é por isso que as técnicas têm um papel tão importante na preocupação de interpretação histórica do espaço. **Ora, essas técnicas que nos trazem a periodizações, que nos permite reconstituir, como aquele palimpsesto, que é a paisagem, a acumulação de tempos desiguais, que é a paisagem urbana, como ela chega até nós,** permitem-nos também passar dos tempos justapostos aos tempos superpostos [...] isto é, aquele momento que o capitalismo entroniza, no qual há uma tendência a internacionalização de tudo e que vai se realizar plenamente nos tempos dos quais somos contemporâneos, onde há uma verdadeira mundialização⁵³⁷.

Milton Santos

Gostaríamos de concluir este trabalho da mesma forma como o iniciamos, isto é, recordando o esforço de Milton Santos no sentido de propor uma explicação da sociedade brasileira a partir dos usos do território, tomando este último como um ator e não apenas um palco⁵³⁸. Dessa forma, ao propormos o uso da teoria dos “fixos” e dos “fluxos” para abordar a história econômica e social de São Paulo, buscamos colocar em prática uma leitura do espaço a partir do tempo que se acumula de forma desigual na paisagem, concordando com a afirmação de José d’Assunção Barros de que:

Quando certas ações se materializam em objetos de considerável permanência (uma ordem que determina a construção de um prédio ou de uma ponte), temos mais uma vez os fluxos se convertendo em fixos. Por isso é possível ao geógrafo-historiador empreender uma leitura do espaço que o leve a tempos anteriores⁵³⁹.

Segundo essa perspectiva, a análise dos sistemas de fixos torna possível vislumbrar os fluxos que um dia o atravessaram ou, ainda, aqueles que o constituíram e, de modo equivalente, uma análise da documentação histórica com o movimento desses fluxos permite a identificação dos fixos, mesmo que esses já não existam. Como apontou Barros:

[...] fluxos e fixos se integram no espaço de tal maneira, e se ajustam tão bem uns aos outros, que é possível enxergar um por dentro do outro. As ações são decifráveis a partir dos objetos e os objetos são pressupostos como desdobramentos das ações⁵⁴⁰.

⁵³⁷ Os grifos são nossos. Ver: Milton Santos. O tempo nas cidades. In: AUGUSTO, Maria Helena Oliva. *Estudos sobre o tempo: o tempo na Filosofia e na História. Instituto de Estudos Avançados (IEA-USP)*, coleção: documentos, série: estudos sobre o tempo, pp. 21-22, fev. 1991. Disponível em: <https://cutt.ly/1YAzAwr>. Acesso em: 11 dez. 2021.

⁵³⁸ Milton Santos; María Laura Silveira. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 11.

⁵³⁹ José d’Assunção Barros. Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual. In: *Cuadernos de Geografía: revista colombiana de Geografía*, v. 29, n. 2, p. 500, 2020.

⁵⁴⁰ *Idem. Ibidem.*

Não cabe exagero, portanto, afirmar que as reflexões teóricas de Milton Santos provocaram, em boa medida, o desenvolvimento desta tese, pois fomos buscar nelas um modo de abordar o processo de constituição dos sistemas de comunicação e de transporte nas antigas capitanias, e depois província de São Paulo.

Assim, ao reconstituirmos as diferentes formas assumidas pela infraestrutura viária e de transportes no âmbito de um processo de formação territorial, iniciado ainda no século XVI, verificamos a existência de uma relação entre as distintas posições ocupadas por São Paulo na economia-mundo e as transformações ocorridas na logística de seus sistemas de comunicação e de transporte. Dito de outra forma, a configuração da rede de viação e os modos de transporte mercantil na formação regional paulista se adaptava segundo as demandas dos sistemas produtivos organizados nesse espaço, corroborando com a afirmação de Milton Santos, segundo a qual:

[...] o movimento da sociedade e a transformação dos conteúdos e funções dos lugares podem ser entendidos pelas sucessivas divisões territoriais do trabalho. A produção em cada lugar é o motor do processo, porque transforma as relações do todo e cria novas vinculações entre as áreas. Distribuído no território ao sabor do trabalho morto, isto é, dos lugares já organizados para uma dada produção, o trabalho vivo organiza-se sob novas formas de produção e circulação, e desse modo uma nova divisão territorial do trabalho se impõe à preexistente⁵⁴¹.

Ao recortarmos a conjuntura de consolidação da economia açucareira em São Paulo, a partir da última década do século XVIII, buscamos problematizar o modo como o desenvolvimento dessa economia transformou a infraestrutura viária e de transportes da qual se servia para adaptar-se à nova posição da então capitania paulista na divisão territorial do trabalho, agora não mais exclusivamente como abastecedora de gêneros para as outras capitanias, mas, também, como exportadora de açúcar para a metrópole. Interessava-nos, pois, compreender não só a forma da infraestrutura viária, mas identificar os padrões de circulação mercantil relativos a essa conjuntura, de modo que fosse possível compará-lo aos padrões característicos de outros contextos históricos.

Não foi por outra razão, portanto, que o primeiro capítulo deste trabalho se dedicou a detalhar o processo de constituição dos sistemas de comunicações e de transportes durante os primeiros três séculos da formação territorial de São Paulo. Se, por um lado, verificamos que nos séculos XVI e XVII o crescimento demográfico e o lento processo de povoamento do interior vicentino foram as dinâmicas socioeconômicas responsáveis pelo estabelecimento dos principais eixos viários da formação regional paulista, por outro, percebemos que na primeira

⁵⁴¹ Milton Santos; María Laura Silveira. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 30.

metade do século XVIII foi a consolidação da mineração como agente dinamizador da economia da América portuguesa quem demandou a abertura de novos caminhos, expandindo os antigos eixos desse sistema viário. Estes, por sua vez, passaram a cobrir vastas extensões do território, comunicando São Paulo aos diferentes centros de produção metálica (Minas Gerais, Cuiabá e Goiás), aos portos escoadores da produção (Parati e Rio de Janeiro) e aos mercados fornecedores de gêneros às minas, como gado e muares (Viamão).

Não foi por outra razão, portanto, que concluímos o capítulo concordando com Caio Prado Júnior e Maria Luiza Marcílio, para quem a expansão viária observada a partir do século XVIII completou um longo processo de articulação interna territorial da América portuguesa que, nas décadas finais do Setecentos, apontava claramente para o estabelecimento de um sistema geral de comunicações ou, como preferimos, um ensaio de integração inter-regional pelos sertões, no qual a capitania de São Paulo ocupava posição estratégica, intermediando as comunicações entre as partes⁵⁴².

Esse esforço de identificar os padrões de circulação mercantil em distintas conjunturas durante a formação territorial de São Paulo nos levou, no segundo capítulo deste trabalho, a fazer uma análise comparada no sentido de ressaltar as principais modificações promovidas pelo desenvolvimento da economia açucareira nos sistemas de comunicação e de transporte na então capitania. Interessou-nos, nesse capítulo, detalhar aspectos considerados bastante significativos relativos a esse processo de transformação, a começar pela maior participação da administração colonial no planejamento, construção e manutenção dos caminhos, com destaque para a aproximação entre os governadores e os diferentes grupos das elites paulistas. Não foi por acaso, portanto, o destaque conferido à introdução de um corpo profissional especializado para trabalhar com as estradas – os engenheiros militares –, dando a ver um movimento da administração colonial no sentido de chamar para si a gestão do sistema viário da capitania.

No que diz respeito aos eixos de comunicação, a principal mudança foi a construção da Calçada do Lorena, cujo calçamento de pedra representou uma inovação técnica para o período. O caminho do açúcar, como o denominamos neste trabalho, finalmente levou os negociantes paulistas a se interessarem pela substituição dos escravizados indígenas pelas tropas de muares como meio de transporte, pois estas garantiam o carregamento de volumes cada vez maiores desde as áreas de produção, no interior, até o porto de Santos. Não menos importante foi perceber como a combinação dessas duas inovações técnicas – Calçada do Lorena e tropas de

⁵⁴² Cf. Caio Prado Júnior. Vias de comunicação e transporte In: *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, p. 263. [1ª ed. 1942]; Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 2000, p. 149.

mulas – contribuiu com o processo de expansão da fronteira econômica paulista, na medida em que permitiam que a lavoura canavieira se instalasse em terras cada vez mais a oeste, onde havia terras virgens e com amplas reservas de madeira.

As transformações no sistema de comunicações e de transporte decorrentes do desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo também foram observadas em sua relação ao novo enquadramento da então capitania na divisão territorial de trabalho da América portuguesa. Tratou-se, dessa forma, de oferecer uma análise do movimento territorial paulista como parte de outra movimentação, a do conjunto da América portuguesa. Foi nesse sentido que buscamos apresentar, no terceiro capítulo, o modo como a economia paulista se integrou aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português. Aqui destacamos a formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo, o qual representamos, esquematicamente, da seguinte maneira:

Serra acima – São Paulo – Calçada do Lorena – Santos – Rio de Janeiro

Convém lembrar que o definimos como um subsistema, pois trata-se do eixo relativo a São Paulo que, a partir do último quartel do Setecentos, vai se integrando aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português. No que se refere aos componentes desse subsistema, cumpre dizer que ele comunicava as principais áreas produtoras do açúcar paulista, denominadas de “serra acima” pela documentação, ao porto do Rio de Janeiro. A cidade de São Paulo e o porto de Santos, portanto, são pontos intermediários desse subsistema. A Calçada do Lorena, por sua vez, é entendida como uma via importante, mas não a “principal artéria”, pois falta-lhe o trecho marítimo, sem o qual o subsistema ficaria desconectado do Rio de Janeiro. Este último, por fim, é compreendido em sua função de porto de destino e articulador do subsistema ao mundo exterior, e não o porto de Santos que, nesse período, exercia a função de complementar das exportações paulistas.

A reconstituição do processo de formação deste subsistema, portanto, joga luz sobre o modo indireto como São Paulo se integrou aos circuitos marítimos do Atlântico Sul, a princípio, dando a ver que foi somente após a Independência, mais especificamente a partir dos anos 1830, que a economia paulista passou a se ligar de modo cada vez mais direto ao mercado mundial, na medida em que foi desenvolvendo suas infraestruturas portuária e de comunicações e de transporte, estas últimas pela introdução de novos sistemas de técnicas, tais como novas formas de pavimentação, aterros, a introdução dos carros de eixo móvel e, por fim, a tecnologia à vapor.

Sobre esta última, vale dizer, concluímos o capítulo apresentando o malfadado plano dos deputados da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo para a construção de uma

ferrovia, em fins da década de 1830. Com isso buscamos explicitar a visão estratégica que grupos das elites paulistas tinham do território. Para estes, São Paulo deveria se articular ao mercado mundial através de um sistema de comunicações e de transportes que priorizava os fluxos no sentido do interior para o litoral, revertendo aquela tendência de “integração inter-regional pelos sertões”, ensaiada no fim do século XVIII, após um processo plurissecular de ocupação e povoamento da região. Evidencia-se, dessa forma, uma mudança no padrão de circulação mercantil. Dito de outra forma, a consolidação da economia açucareira em São Paulo, com suas demandas por um sistema de comunicações e de transporte cada vez mais rápido e eficiente com o mercado mundial, foi um aspecto determinante no processo de reorientação dos fluxos mercantis em direção ao litoral, substituindo o padrão anterior que privilegiava as comunicações através do interior.

Cumpramos lembrar, por fim, que a formação desse subsistema não concentrou, em si, toda a movimentação mercantil de São Paulo. É certo que havia outros circuitos que, através de suas materialidades, isto é, das técnicas, faziam acumular os tempos desiguais, cristalizando-os nas formas e objetos da paisagem urbana. Técnica, portanto, compreendida como sinônimo de tempo. Voltamos, aqui, às múltiplas temporalidades da qual falava Milton Santos na passagem em que comparou a paisagem a um palimpsesto, destacada na epígrafe que abriu esta seção. Mais adiante, naquele mesmo texto, Santos observa como o tempo não se estabelece entre nós de forma igual, chamando atenção para a necessidade de pensarmos em “tempos rápidos” e “tempos lentos”, para além dos “tempos curtos” e “tempos longos”:

O império do tempo é muito grande sobre nós, mas é, sobre nós, diferentemente estabelecido. Nós, homens, não temos o mesmo comando do tempo na cidade; as firmas não o tem, assim como as instituições também não o tem. [...] De tal maneira que não teríamos apenas, como Fernand Braudel, nosso mestre, que foi o fundador da escola de História e Geografia da USP, as noções de tempo longo e de tempo curto; eu, modestamente, proporia que ao lado dos tempos curto e longo, falássemos de tempos rápidos e tempos lentos. [...] Tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas e tempo lento que é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemonzados. A economia pobre trabalha nas áreas onde as velocidades são lentas. Quem necessita de velocidades rápidas é a economia hegemônica⁵⁴³.

Nesse sentido, pode-se afirmar que buscamos realizar um esforço para apresentar esses “tempos rápidos” e “tempos lentos” em meio a um processo de “tempo longo”, que é o da formação territorial de São Paulo e, também, de “tempo curto”, que é o da conjuntura da economia açucareira. Os tempos rápidos, da “economia hegemônica”, apareceram representados nos esforços para a introdução de cada uma das técnicas para o melhoramento

⁵⁴³ *Idem*, pp. 23-25.

do sistema viário e de transporte. Não só nas tecnologias à vapor, mas na introdução das mulas no lugar dos indígenas, na chegada dos engenheiros militares ou na adoção de uma nova técnica de construção, como a pavimentação em pedra. Os tempos lentos, da “economia pobre”, por outro lado, aparecem nas áreas onde essas técnicas não foram introduzidas.

Sob a perspectiva dos tempos “rápidos” e “lentos”, o caminho que ligava São Paulo a Cubatão no segundo quartel do século XVIII, por exemplo, era um desses lugares onde vigoravam os tempos lentos, uma vez que por ali, as tropas de mulas ainda não tinham sido introduzidas. Por essa época, os caminhos dos “tempos rápidos” eram os que levavam aos arraiais mineradores, por onde os muares circulavam carregando não só o ouro para o litoral, mas, sobretudo, os gêneros que partiam das vilas paulistas para abastecer os centros mineradores do interior, quer em Minas Gerais quer em Goiás. É a economia açucareira quem irá levar a urgência dos “tempos rápidos” para o antigo caminho que transpunha a Serra do Mar, convertendo-o numa peça fundamental para a integração de São Paulo na economia-mundo. A chegada da tecnologia à vapor explicitou essa multitemporalidade, tornando evidente a existência de um tempo orientado para fora e um tempo para dentro, a depender das áreas atendidas por essas tecnologias⁵⁴⁴. No entanto, essas temporalidades múltiplas, ainda que de formas mais sutis, já se podiam perceber desde que os primeiros sistemas de técnicas passaram a ser empregados nos antigos caminhos para a expansão dos eixos viários em atenção às demandas criadas pela economia mineira, como acabamos de apontar.

Estes, portanto, foram os fios que nos conduziram na proposição desta interpretação histórica de São Paulo através de sua constituição territorial. Nos esforçamos, sobretudo, na busca pelo entrosamento entre técnica e história ou, se preferir, entre espaço e tempo, que é, também, uma forma de se apreender o passado, como nos ensinou Milton Santos:

[...] a Geografia se interessou mais pela forma das coisas do que pela sua formação. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial [...]. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social⁵⁴⁵.

E Fernand Braudel, ao apresentar suas ambições quando publicou *O Mediterrâneo...*:

⁵⁴⁴ Cf. Milton Santos; María Laura Silveira. *O Brasil... Op. Cit.*, p. 37.

⁵⁴⁵ Milton Santos. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. In: *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, AGB, n. 54, junho, p. 81.

[...] tal é a ambição certa deste livro e, a nossos olhos, sua verdadeira razão de ser, a justificativa de sua ação em favor de uma convergência das duas ciências sociais, a história e a geografia, pois não há vantagem alguma em separar uma da outra. Pelo contrário, à medida que o objetivo de todas as ciências sociais é um só, e vai além de nossas ferramentas e de nossos diversos domínios de trabalho. É o homem, sempre ele, que se trata finalmente de apreender – o homem, ou seja, a sociedade e os Estados. Utiliza-se mais especialmente ou o tempo ou o espaço... o Tempo. O Espaço, que são apenas meios⁵⁴⁶.

É com a lembrança dessas lições que damos por encerrada a nossa modesta contribuição no exercício de construir “uma teoria do Brasil a partir do território”, esperando que outros corações e mentes se juntem neste esforço, que é coletivo.

⁵⁴⁶ Fernand Braudel. Geo-história e determinismo. In: *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II*. Vol. 2. Prefácio à edição brasileira Lincoln Secco e Marisa Midori Deaecto; tradução Gilson César Cardoso de Souza. São Paulo: EdUSP, 2016, pp. 673-674. [1ª ed. 1949].

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES MANUSCRITAS

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILHA, ESPANHA (AGI)

[XERIA, Luis Céspedes]. **Mapa del río Ayembí (actual Tieté) y del Paraná, con sus afluentes, que recorrió Luis de Céspedes Jería, gobernador del Paraguay, al entrar en su jurisdicción desde Brasil.** 1628. 1 mapa: ms: 189 x 79 cm. Archivo General de Indias, Sevilha.

ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO, RIO DE JANEIRO, BRASIL (AHEx)

COLOMBINA, Francesco Tosi. [Mapa geral dos limites da Capitania de Goiás]. 1751. 1 mapa ms., color. : 53,5 x 77 cm. Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://cutt.ly/zlRs4Ur>. Acesso em: 25 fev. 2021.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, LISBOA, PORTUGAL (AHU)

Cartografia manuscrita do Brasil

BAPTISTA, João. **Demonstração do caminho que vai de Viamão the a cidade de S. Paulo.** Escala [ca. 1:2.000.000]. [ca. 1767] – 1 mapa ms. : desenho a nanquim; 50,7 x 31,5 cm. AHU_CARTm_023, D. 1208.

MAPPA da Capitania de S. Paulo em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente the o Rio Paná. [ca. 1773]. 1 mapa ms. : color., desenho a nanquim ; 53,5 x 41,3 cm. AHU_CARTm_023, D. 1200.

SOARES, Diogo. **A villa da Laguna e barra do Taramandi: na costa do brasil e America Portugueza... / pelo P. Diogo Soares S. J. Geographo no Estado do Brasil.** 1738. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim; 23,4 x 31,2 cm. AHU_CARTm_021, D. 1215.

SOARES, Diogo. **Carta 4 [da] Costa [do Brasil]: a Ponta de Araçatuba; Ilha de S. Catarina; Rio de S. Fran^{co}. Parnaguá athe a barra de Ararapira comp^{de}. do Cam^o. do Certão.** [ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 23 x 30,9 cm. AHU_CARTm_025, D. 1138.

SOARES, Diogo; CAPACCI, Domingos. **Carta 9.- [8a] da Costa do Brazil: ao meridiano do Rio d' Janeiro dezde a barra de Bertiooga athe aponta da Guaratuba / pelo padre M. Diogo Soarez S. J.** Escala [ca. 1:1.000.000]. [Ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 19,3 x 32 cm. AHU_CARTm_025, D. 1141.

SOARES, Diogo; CAPACCI, Domingos. **CARTA 9^a da Costa do Brasil: Ao Meridiano do Rio de Janeiro dezde a barra de Santos athe a da Marambaya / pelos PP Diogo Soares e Domingos Capaci S J. G.R. no Estado do Brasil.** Escala [ca. 1:1.000.000]. [Ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 18,8 x 31,7 cm. AHU_CARTm_025, D. 1142.

Projeto Resgate Barão do Rio Branco - Goiás

CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. José, sobre o requerimento de Francisco Tossi [sic] Colombina e sócios, solicitando autorização para abrirem o caminho que vai da cidade de São Paulo e Vila de Santos a Vila Boa e daí até a Vila de Cuiabá. 16 nov. 1750. AHU_ACL_CU_008, cx. 6, doc. 457.

CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei d. José, sobre o requerimento de Francisco Tossi [sic] Colombina, solicitando as mercês das sesmarias e privilégios que lhe foram concedidos para abrir o caminho novo de São Paulo e villa de Santos até as vilas de Goiás e Cuiabá. 18 abr. 1753. AHU_ACL_CU_008, cx. 8, d. 554.

OFÍCIO do secretário do governo de Goiás, Ângelo dos Santos Cardoso, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real [sic], sobre a descoberta das minas de Goiás; sua povoação; o caráter dos primeiros mineiros e profissionais liberais; os governos civil e eclesiástico e os problemas nela existentes. 15 abr. 1755. AHU_ACL_CU_008, cx. 12, doc. 740.

Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Matto Grosso

REQUERIMENTO de Fernando José Colombina [sic] ao rei [d. José] em que pede exclusão dos sócios na obra de abertura de um novo caminho de Santos e São Paulo até Goiás e Villa de Cuiabá para poder executar o projeto. 29 mai. 1753. AHU_ACL_CU_010, cx. 7, doc. 429.

Projeto Resgate Barão do Rio Branco – São Paulo – Coleção Avulsos

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao [secretário do reino], marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, tratando da disputa entre D. Fr. Manuel da Ressureição, Bispo de São Paulo e o governador em torno do aproveitamento do Colégio dos jesuítas para residência oficial. 18 jun. 1774. AHU_ACL_CU_023, Cx. 6, D. 377.

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], d. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre o envio dos mapas anuais remetidos pela Secretaria de Estado desta capitania, contendo o número de moradores, bem como os navios que entraram nos portos marítimos, gêneros importados, exportados e produzidos nessa capitania. 25 fev. 1801. AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831.

REQUERIMENTO do capitão engenheiro Militar, Francisco Tosi Colombina, ao rei [d. José I], solicitando lhe fosse confirmada a provisão, por meio da qual lhe foi concedido o direito de abrir caminho da vila de Santos e da cidade de São Paulo até vila Boa de Goiás. 9 ago. 1752. AHU_ACL_CU_023, cx. 4, doc. 255.

REQUERIMENTO de [Francisco Tosi Colombina] ao rei [D. José I] solicitando sesmarias maiores que as de meia légua, que vêm sendo concedidas no caminho entre São Paulo e Cuiabá, pois esta pequena dimensão não possibilitava aproveita[mento] da terra. 18 abr. 1753. AHU_ACL_CU_023, cx. 4, doc. 263.

Projeto Resgate Barão do Rio Branco – São Paulo – Coleção Alfredo Mendes Gouveia

MAPPA dos gêneros, mercadorias e efeitos que saíram desta capitania de São Paulo para a de Cuiabá e Mato Grosso, pelo Porto Feliz. 1801. 31. mar. 1802. AHU_ACL_CU_023-01. Cx. 50, doc. 3914.

ARQUIVO NACIONAL, RIO DE JANEIRO, BRASIL (ANRJ)

Fundo Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação.

MAPAS de importação e exportação do porto de Santos. Caixa 448, pacote 1.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, BRASIL (APESP)

Coleção Cartográfica

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Mappa da Capitania de São Paulo**. 1817. 1 mapa, ms. 51,9 x 72,8 cm. Coleção IHGSP. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo, Brasil.

[MOURÃO, Luís Antonio de Sousa Botelho]. **Carta chorographica da capitania de S. Paulo, em que se mostra a verdadeira cituação dos lugares por onde se fizeram as sete principaes divizoens do seu governo com o de Minas Geraes**. 1766. 1 mapa ms. : desenho a nanquim ; 49,5 x 63,0 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Coleção: Tempos Coloniais (TC)

GOES E ARANHA, Vicente da Costa Taques. **Relação dos lugares em que se devem fazer os Ranchos para repouso dos condutores de asucares da Vila de Itú até o Porto de Santos**. 1797. Nanquim colorido com aquarela em papel trapo. 44 x 35 cm. Coleção APESP, TC, 14-2-6.

Série: Alfândega e almoxarifado de Santos

MAPPA da importação e exportação do Porto de Santos no anno de 1819. APESP, lata C 0321, maço 79, pasta 1, doc. 170.

Série: Listas Nominativas Anuais por Habitantes – Maços de População

MAÇOS de população da vila de Campinas (São Carlos), rolos 31 a 35; latas 25, 26, 26A, 27 e 27A.

MAÇOS de população da vila de Itu, rolos 87 a 94; latas 59, 60, 61, 61A e 62.

MAÇOS de população da vila de Piracicaba (Constituição), rolos 163; lata 141.

MAÇOS de população da vila de Porto Feliz, rolos 165 a 170; latas 143 a 147.

CASA DA INSUA, LISBOA, PORTUGAL (CI)

COLOMBINA, Francesco Tosi. [**Primeira Parte**]. 1756. 1 mapa ms. Casa da Ínsua, Lisboa.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, RIO DE JANEIRO, BRASIL (BNRJ)

MAPPA da Capitania de S. Paulo, e seu sertão, em que se vem os descobertos, que lhe forão tomados para Minas Geraes, como tambem o Caminho de Goyazes, com todos os seus pouzos, e passagens deleniado por Francisco Tosi Columbina. [1767-69]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil.

MAPA da capitania de Goyazes e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins. [17--]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

MAPA dos sertões que se compreendem de mar a mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-Grosso e Pará. [17--]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 62 x 50 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

VASCONCELLOS, José Marcelino de. **Planta da estrada entre as cidades de S. Paulo e Santos levantada de Ordem do Ilmo e Ex. Sr. Rafael Tobias de Aguiar presidente da Prov. no anno de 1832.** 18??. 1 mapa ms. : desenho à nanquim. 56 x 81 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO, RIO DE JANEIRO, BRASIL

ALBERNAZ, João Teixeira. Descrição da Costa q. vai do Rio de Ianeiro ate o Porto de São Vicente que he a ultima povoação que temos na Costa do Brasil pela aparte do Sul na qual a muy bons portos e surgidouros como se mostra. In: MORENO, Diogo de Campos. **Livro que da razao do Estado do Brasil.** Lisboa: [s.l.], 1612, 29 p. : il., 22 mapas color. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, RIO DE JANEIRO, BRASIL (MRE)

[CARDOSO, Angelo dos Santos]. [**Mapa dos limites da Capitania de Goiás**]. 1750. 1 mapa ms. : 62 x 50 cm. Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, Brasil.

COLOMBINA, Francesco Tosi. [**Terceira Parte**]. 1756. 1 mapa ms. Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

COLOMBINA, Francesco Tosi. [**Quarta Parte**]. 1756. 1 mapa ms. Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

COLOMBINA, Francesco Tosi. [**Quinta Parte**]. 1756. 1 mapa ms. Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

MONTESINHO, Antonio Rodrigues. **Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo que por Ordem do Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Bernardo Jozé de Lorena, Governador e Capitão General da mesma Capitania Levantou o Ajudante Engenheiro Antonio Roiz Montezinho, conforme suas observações feitas em 1791 e 1792.** 1 mapa, ms: 149 x 163 cm. Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, Brasil.

MUSEU PAULISTA – UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (MP-USP)

FERREIRA, João da Costa; MONTESINHO, Antonio Rodrigues; BARBOSA, Francisco d'Oliveira; FELIZARDO E COSTA, Rufino José. **Carta Corographica e Hydrographica de toda costa do mar da Capitania de São Paulo.** Cópia por Umbelino Alberto de Campo Limpo. 1867. 1 mapa. ms. 67 x 100 cm. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista-USP, São Paulo. [Original de 1789-1793].

MONTESINHO, Antonio Rodrigues. **Mapa Corographico da Capitania de São Paulo que por ordem do Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Bernardo Jozé de Lorena, Governador e Capitão General da mesma Capitania levantou o ajudante engenheiro Antonio Roiz Montezinho, conforme suas observações feitas em 1791 e 1792.** [Cópia de 1917]. 1 mapa, ms. 149 x 163 cm. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista-USP, São Paulo. [Original de 1789-1792].

SILVA, Oscar Pereira da. **Calçada do Lorena.** 1920. 1 pintura ; óleo sobre tela : 123 x 65,5 cm. Museu Paulista-USP, São Paulo. Foto: José Rosael/Hélio Nobre.

CASA DA ÍNSUA, LISBOA, PORTUGAL (CI)

COLOMBINA, Francesco Tosi Colombina. **Primeira Parte.** 1756. 1 mapa ms. : 0 x 0 cm. Casa da Ínsua, Lisboa, Portugal.

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, MADRI, ESPANHA (RAH)

[MASSAIL, Alessandro]. [**Capitania de S. Visente**]. [1608-1616]. 1 carta náutica : ms., col. ; 56 x 79 cm. Real Academia de la História, Madri.

FONTES IMPRESSAS

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: **Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751-1804.** São Paulo: Governo do Estado, 1977, pp. 53-87. [1ª ed. 1783].

ANDRADA E SILVA, José Bonifácio de. **Projetos para o Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras; Publifolha, 2000, 212p.

ANTONIL, André João Antonil. **Cultura e opulência do Brasil.** 3ª ed. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1982, 239p. [1ª ed. 1711].

BALBI, Adrien. **Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve**. Lisboa; Coimbra: Imprensa Nacional-Casa da Moeda; Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2004, 2 tomos.

CARDIM, Fernão. **Tratados da gente e terra do Brasil**. Introdução e notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia. Rio de Janeiro: J. Leite & Cia., 1925. Disponível em: <<https://cutt.ly/9Y33poT>>. Acesso em: 18 dez. 2021.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo. Memória sobre o preço do açúcar. In: **Obras econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho (1794-1804)**. Apresentação de Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966, 318p.

CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadência e modo de restabelece-la. In: BRUNO, Ernani da Silva (org.). **Roteiros e notícias de São Paulo colonial. 1751-1804**. São Paulo: Governo do Estado, 1977, pp. 11-52.

ITINERÁRIOS das principais estradas da Província. Poligrafia por Hercule Florence. 1837. In: MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo**. São Paulo: 3ª ed. Governo do Estado, 1978, p. 244 A/B. [1ª ed. 1838].

MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. **Memórias para a história da Capitania de S. Vicente, hoje chamada de São Paulo**. Lisboa, 1797, 242p.

MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. Notícia dos Cubatões Antigos. Documento da Coleção José Bonifácio do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, de 1º de janeiro de 1778. In: PRADO, Paulo. **Província & Nação: Paulística & Retrato do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1972, p. 21-22.

MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d'um quadro estatístico da província de S.Paulo**. 3ª ed. facsimilada. Introdução de Honório de Syllos. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978, 266p. [1ª ed. 1838].

CARTOGRAFIA

MÜLLER, Daniel Pedro. **Mappa Chorographico da Província de São Paulo**. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. **Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834**. Faz algumas alterações e adições à Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832. In: *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 17.

SÃO PAULO (Província). **Lei nº 10, de 24 de março de 1835**. Cria nesta capital um gabinete topográfico. Disponível em: <https://cutt.ly/nY1YSol>. Acesso em: 16 dez. 2021.

SÃO PAULO (Província). **Lei nº 11, de 24 de março de 1835**. Determina o estabelecimento de barreiras em todas as estradas existentes ou que de novo se abrirem,

atravessando a Serra do Mar nesta Província, ou seguindo para o Rio de Janeiro, para cobrança da taxa que deverá ser aplicada às obras das mesmas estradas. Disponível em: <<https://cutt.ly/yWV2258>>. Acesso em 11 set. 2021.

SÃO PAULO (Província). **Lei nº 24, de 30 de março de 1838**. Autoriza o presidente da Província a conceder carta de privilégio exclusivo a Companhia Aguiar, Viúva e Filhos e Companhia Platt e Reid para a factura de uma Estrada de Ferro. Disponível em: <https://cutt.ly/nYRb1eq>. Acesso em: 9 dez. 2021.

OBRAS DE REFERÊNCIA

ADONIAS, Isa. **Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial: 1500-1822**. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1960, 2v.

ARRUDA, José Jobson de Andrade (coord.). **Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania de São Paulo (1644-1830)**: Catálogo 1. Organização Heloísa Liberalli Bellotto; Gilson Sérgio Mattos Reis. Bauru: Edusc; São Paulo: IMESP, FAPESP, 2000, 380p.

BIBLIOTECA Nacional (Brasil). **Catálogo do Arquivo de Mateus**. Coordenação Darci Damasceno ; supervisão Darci da Cunha ; identificação e descrição Carmen Tereza Moreno. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional; Dep. Nacional do Livro, 2000, 432p.

EGAS, Eugenio. **Galeria dos Presidentes de S. Paulo. Período Monarchico: 1822-1889**. São Paulo: Secção de Obras D' "O Estado de S. Paulo", vol. 1, 1926.

FARIA, Maria Dulce de (org.). **Catálogo da coleção cartográfica e iconográfica manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino**. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins (MAST), 2011, 376p.

FLORENCE, Hercule. Sem título [Calçada do Lorena]. S.d. Grafite, nanquim e aguada de nanquim sobre papel. 43,5 x 55,5 cm. Coleção Cyrillo Hercule Florence [CHF_126]. In: **Hercule Florence e o Brasil: o percurso de um artista-inventor**. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2009, p. 99. (Catálogo de exposição).

GUIA de coleções da Divisão de Manuscritos da Biblioteca Nacional. Organizadora Eliane Perez ; colaboradores Ana Lúcia Mereghe... [et al.]. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2018, 677p. Disponível em: <https://cutt.ly/dYXTngx>. Acesso em 14 dez. 2021.

LAGO, Laurênio. **Brigadeiros e Generais de D. João VI e D. Pedro I no Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1941, 157p.

MESA da Consciência e Ordens. In: CABRAL, Dilma (coord.). **Dicionário da administração pública brasileira: período colonial**. Disponível em: <<https://cutt.ly/KzHFZyW>>. Acesso em: 14 mar. 2021.

MUNICÍPIOS e distritos do Estado de São Paulo. São Paulo: IGC, 1995, 206p.

PORTO, Carmen Manso (org.). **Cartografia histórica portuguesa**: catálogo de manuscritos (siglos XVII-XVIII). Madrid: Real Academia de la Historia, 1999.

PROVEDOR/Provedoria dos defuntos e ausentes. In: CABRAL, Dilma Cabral (coord.). **Dicionário da administração pública brasileira**: período colonial. Disponível em: <<https://cutt.ly/pzHTrDL>>. Acesso em: 14 mar. 2021.

PERIÓDICOS

Anais da Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo

EGAS, Eugenio; MELLO, Oscar Motta (orgs.). **Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo**: reconstituição desde 1835 a 1861. São Paulo: Secção de Obras d' "O Estado de S.Paulo", vol. 1, 1926.

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

INFORMAÇÃO do Secretário do Conselho Ultramarino, acerca dos moradores da vila de São Paulo. In: **Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1921, pp. 132-133.

MONTOYA, Antonio Ruiz de. Primevra catechese dos índios selvagens feita pelos padres da Companhia de Jesus. In: **Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro**, n. 1, v. VI, pp. 235-236, 1878-1879.

Anais do Museu Paulista

CASTRO E MENDONÇA, Antonio Manoel de Mello. Memória Econômico Política da Capitania de S. Paulo. Primeira Parte. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, Separata do volume XV, 1961.

CASTRO E MENDONÇA, Antonio Manoel de Mello. Memória sobre os objetos mais interessantes da Cap.^{nia} de S. Paulo entregue ao Ilm.^o e Exm.^o sr Antonio José da Franca e Horta do Con.^o de S. A. R. Gov.^{or} e Cap.^m Gen.^l da M.^{ma} por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, t. XVIII, 1964.

CASTRO E MENDONÇA, Antonio Manoel de Mello. Mappa dos Animaes q.' entrarão nesta Capitania de S. Paulo pelo Reg.^{to} de Coritiba vindos do Contint.^e do Sul nos dous Trienneos que principiarão em Janeiro de 1793, e findarão em Dezembro de 1798. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 15, doc. 25, p. 246, 1961.

Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo

MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1816. In: **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. II. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, pp. 40-57.

MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1818. In: **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. III. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, pp. 71-77.

MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1821. In: **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. Maço 1. 1721-1822 (Tempo Colonial). Vol. IV. São Paulo: Tip. do Globo, 1943, pp. 55-77.

Documentos Históricos

CARTA régia de 4 de março de 1720, declarando o porto de Santos livre e franco. In: **Documentos históricos**, vol. I, Provedoria da Fazenda Real de Santos, leis, provisões, alvarás – cartas e ordens reais – Coleção n. 445, vols. I-XIII. Rio de Janeiro: Braggio & Reis, 1928, p. 62.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo

Vol. 15 - Diversos

RELATÓRIO do governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, deixado a seu sucessor Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. [c. 1797]. In: **DIHCSP**, v. 15, pp. 124-125, 1904.

Vol. 19 – Correspondência do capitão-general dom Luiz Antonio de Sousa – 1767-1770

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao Sr. Conde de Valadares [José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches]. 13 nov.1769. In: **DIHCSP**, vol. 19, São Paulo: Typographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1896, pp. 414-415.

Vol. 23 – Correspondência do capitão-general dom Luiz Antonio de Sousa Botelho Mourão – 1766-1768

CARTA do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça. 02 fev. 1768. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 23, pp. 383-384, 1896.

OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho e Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça, informando sobre a lavoura e produtos naturais do solo da capitania. 04 jul. 1767. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 23, pp. 193-194, 1896.

OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça, fazendo considerações sobre o estado econômico da capitania. 02 fev. 1768. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 23, pp. 382-386, 1896.

Vol. 26 – Patentes, provisões e sesmarias –Parte Iª – 1727-1728

REGIMENTO que leva para o Rio Grande o sargento mór Francisco de Souza Faria para a abertura do caminho que vai fazer. In: **DIHCSP**, vol. 26, parte I, São Paulo: Typographia da Industrial de São Paulo, 1898, pp. 29-32.

Vol. 29 – Correspondência do capitão-general Antonio de Mello Castro e Mendonça – Parte I – 1797-1800

CARTA do governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. 22 nov. 1797. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 29, parte I, p. 44, 1899.

RESPOSTA à provisão enviada ao Conselho Ultramarino. 15 abr. 1799. In: **DIHCSP**, São Paulo, v. 29, p. 133, 1899.

Vol. 30 – Correspondência do capitão-general Antonio de Mello Castro e Mendonça – Parte II – 1800-1802

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre o commercio e a agricultura. 2 mai. 1801. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 30, parte 2, pp. 54-55, 1899.

Vol. 31 – Diversos

PARECER do juiz de fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira. 28 dez. 1789. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 31, pp. 192-197, 1901.

Vol. 43 – Correspondência do capitão-general Martim Lopes Lobo de Saldanha – 1774-1881

CARTA do capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, sobre os concertos que se fizeram na estrada para Santos que ficou obra perfeita. 12 nov. 1781. In: **DIHCSP**, São Paulo, v. 43, pp. 393-394, 1903.

Vol. 45 – Correspondência recebida e expedida pelo general Bernardo José de Lorena, governador da capitania de S. Paulo durante o seu governo – 1788-1897

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, para o secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 8 jul. 1788. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 45, pp. 5-6, 1924.

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 3 set. 1789. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 45, pp. 34-36, 1924.

CARTA enviada pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 20 mai. 1790. In: **DIHCSP**, vol. 45, pp. 48-49, 1924.

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. 20 mai. 1790. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 45, p. 48, 1924.

CARTA enviada pela rainha, d. Maria I, ao governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena. 9 mai. 1791. In: **DIHCSP**, vol. 45, pp. 76-78, 1924.

CARTA do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, a Mesa da Consciência. 01 dez. 1792. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 45, p. 81, 1924.

OFÍCIO do capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, informando que se acha concluído o caminho que liga a cidade de São Paulo a Cubatão, na vila de Santos. 15 fev. 1792. In: **DIHCSP**, vol. 45, p. 70-71, 1924.

Vol. 46 – Ofícios do general Bernardo José de Lorena aos diversos funcionários da capitania – 1788-1795

CARTA da Câmara da Cidade de São Paulo ao capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena. 22 set. 1790. In: **DIHCSP**, São Paulo, v. 46, pp. 343-344, 1924.

Vol. 55 – Correspondência oficial do capitão-general Antonio José da Franca e Horta 1802-1804

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para as Câmaras da Marinha. 22 jun. 1803. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 55, pp. 105-107, 1937.

Vol. 57 – Correspondência oficial do capitão-general Antonio José da Franca e Horta – 1806-1810

CIRCULAR enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para os comandantes das vilas da marinha. 5 jun. 1807. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 57, p. 145, 1937

Vol. 72 – Ofícios do capitão-general d. Luis Antonio de Sousa Botelho Mourão – 1765-1766

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel [José Custódio de Sá e Faria] que está no Rio Grande. 28 jul. 1765. In: **DIHCSP**, vol. 72, pp. 24-25, 1952.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo], dando conta da primeira expedição da Companhia de Aventureiros Paulistas para Viamão, e outros assuntos de guerra e militares. 30 mar. 1766. In: **DIHCSP**, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 204.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel José Custódio [de Sá Faria], Governador do Rio Grande, sobre o recebimento de um Mapa referente ao novo fardamento da Tropa. 18 jun. 1766. In: **DIHCSP**, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 218.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o Coronel [José Custódio de Sá e Faria] que está no Rio Grande. 28 jul. 1765. In: **DIHCSP**, vol. 72, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 24-25.

Vol. 73 – Ofícios do capitão-general d. Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão – 1765-1766

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, para o senhor Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo]. 10 dez. 1766. **DIHCSP**, vol. 73, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, p. 59.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, d. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao senhor Conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo] sobre a questão dos limites entre Minas e São Paulo. 19 dez. 1769. In: **DIHCSP**, vol. 73, São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952, pp. 97-111.

OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, ao secretário de Estado dos Negócios Interiores do Reino, o conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre os aldeamentos de índios e o estado do caminho do Cubatão de Santos. 21 dez. 1766. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 73, p. 196, 1952.

Vol. 87 – Ofícios do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça – 1797-1801

OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, a Manoel Lopes da Ressureição, capitão-mor da vila de São Sebastião. 9 ago. 1797. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 87, p. 13, 1963.

Vol. 89 – Correspondência do então governador e capitão-general de São Paulo Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça período 1797 a 1802

OFÍCIO do Ilmo. e Exmo. Secretário de Estado d. Rodrigo de Souza Coutinho para o governador e capitão general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, contendo uma representação de Diogo de Toledo Lara Ordonhes. 27 mar. 1789. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 89, pp. 143-144, 1967.

Vol. 94 – Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros – 1802-1808

CARTA enviada pelo governador e capitão-general Antonio José da Franca e Horta à Companhia do Alto Douro. 20 dez. 1804. In: **DIHCSP**, São Paulo, v. 94, p. 98, 1990.

CARTA enviada pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para a Companhia do Alto Douro. 25 fev. 1803. **DIHCSP**, São Paulo, v. 94, pp. 99-100.

OFÍCIO enviado pelo governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. 19 fev. 1803. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 94, pp. 17-19, 1990.

OFÍCIO do governador e capitão general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, para João Rodrigues de Sá e Melo, Visconde de Anadia. 11 mar. 1804. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 94, p. 123, 1990.

RESPOSTA à carta do governador e capitão-general de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta. 6 jul. 1804. In: **DIHCSP**, São Paulo, v. 94, p. 99, 1990.

Vol. 95 – Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros – 1802-1807

CARTA escrita a S. A. R. em 6 de maio q. se acha registrada no L.º particular a fl. 35 v.º. 06 mai. 1805. In: **DIHCSP**, São Paulo, vol. 95, pp. 319-320, 1990.

O Estado de S. Paulo

CORTESÃO, Jaime. Um novo mapa histórico de S. Vicente e S. Paulo. In: **O Estado de S. Paulo**, 9 jun. 1957, p. 96.

FOLGATO, Marisa. Caminho do Mar, enfim aberto. In: **O Estado de S. Paulo**, 16 abr. 2004, Cidades, p. 35. Disponível em: <<https://cutt.ly/QIUYN6e>>. Acesso em: 19 jan. 2022.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

CHICHORRO, Manoel da Cunha de Azeredo Sousa. Memoria em que se mostra o estado econômico, militar e político da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Ilm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, conde de Palma do Conselho de S. A. Real e do de sua real fazenda”. In: **Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil**, Rio de Janeiro, t. 36, parte 1, p. 207-208, 1873, pp. 197-267.

PAIS LEME, Pedro Taques de Almeida. História da Capitania de S. Vicente, desde a sua fundação por Martim Afonso de Sousa em 1531, escrita por Pedro Taques de Almeida Paes Leme em 1772. In: **Revista Trimensal de História e Geografia**, Rio de Janeiro, t. IX, p. 137-178, 293-327 e 445-575, 1847.

RELATOS DE VIAGEM

BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagens do Rio de Janeiro a capitania de São Paulo, no Brasil, no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil, e que há pouco foi ocupada. In: **Revista do IHGSP**, São Paulo, vol. 12, pp. 275-311, 1908.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Brasil, Novo Mundo**. Tradução Myriam Ávila. Estudo introdutório e notas Friedrich E. Renger. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centros de Estudos Históricos e Culturais, 2000, v. 2, 173p. [1ª ed. 1824].

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Jornal do Brasil, 1811-1817**: ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas. Notas introdutórias de Friedrich E. Renger e Douglas Cole Libby. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002, 408p.

FLORENCE, Hercule. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829**. Tradução do Visconde de Taunay. São Paulo: Melhoramentos, 1941, 218p.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências no Brasil [Rio de Janeiro e Província de São Paulo]**. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Brasília: Senado Federal, 2001, 316p. [1ª ed. 1845].

MAWE, John. **Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamond districts of that country: including a voyage to the Rio de la Plata, and an historical sketch of the revolution of Buenos Aires.** London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1812. Disponível em: <<https://cutt.ly/fzYLzzH>>. Acesso em: 11 mar. 2021.

PINK, Edmund. Diário de uma viagem através das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Brasil. América do Sul. In: **A São Paulo de Edmund Pink.** Texto de apresentação José Mindlin e Nicolau Sevcenko ; transcrição paleográfica e tradução Cristina Antunes. São Paulo: DBA, 2000, pp. 81-97.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem à província de São Paulo.** Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia, Edusp, 1976, 229p.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Phillip von. **Travels in Brazil, in the years 1817-1820.** Vol. 2. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824. Disponível em: <<https://cutt.ly/KY3WoRd>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

BIBLIOGRAFIA

ABUD, Katia Maria. **O sangue itimorato e as nobilíssimas tradições:** a construção de um símbolo paulista: o Bandeirante. 1985. 342 f. Tese (doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil.** Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1988. [1ª ed. 1930].

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes:** formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, 525p.

ALMEIDA, Luís Castanho de. São Paulo: formosa sem dote? In: MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de (org.). **Vida cotidiana em São Paulo no século XIX:** memórias, depoimentos, evocações. 2ª edição. São Paulo: Edusp, 2013, pp. 9-75.

ALMEIDA, Aluísio de. **Vida e morte do tropeiro.** São Paulo: Martins; Edusp, 1981, 228p. [1ª ed. 1971].

ALMEIDA, Aluísio de. Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba. In: **Revista do IHGB,** Rio de Janeiro, v. 186, pp. 96-173, jan./mar. 1945.

ARCHELA, Rosely Sampaio; THÉRY, Hervé. Orientação metodológica para construção e leitura de mapas temáticos. **Confins**, 3, 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/3483>>. Acesso em: 21 dez. 2021.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. A essencialidade agropastoril da economia colonial: a fazenda mista paulista. In: **História**, São Paulo, v. 39, 2020. Disponível em: <<https://cutt.ly/dEyqiVY>>. Acesso em 17 set. 2021.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Decadência ou crise do Império Luso Brasileiro: o Novo Padrão de Colonização do século XVIII. **Revista USP**, São Paulo, n. 46, pp. 66-78, 2000.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio Colonial**. São Paulo: Ática, 1980, 710p.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. As Barreiras como fontes primárias para a história da província de São Paulo no século XIX (1835-1892). *SEMANA DA HISTÓRIA*, 1, 1979. In: **Memórias da...**, Franca: Unesp, pp. 17-26, 1979.

BARBO, Lenora de Castro. Estradas coloniais do Planalto Central na cartografia histórica. In: SILVA, Elias Manoel da; VIEIRA JÚNIOR, Wilson (orgs.). **Goyaz – Guia de Cartografia Histórica**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2018, pp. 82-115.

BARBO, Lenora de Castro. **Cartografia Histórica: território, caminhos e povoados em Goiás: 1722-1889**. 2009. 348 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

BARBO, Lenora de Castro; SCHLEE, Andrey Rosenthal. A cartografia histórica e os caminhos de ocupação do atual Distrito Federal. In: SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 3. In: **Anais...** Ouro Preto, 2009.

BARROS, José d'Assunção. Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual. In: Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, v. 29, n. 2, pp. 493-504, 2020. Disponível em: <<https://cutt.ly/7IUv23D>>. Acesso em: 19 jan. 2022.

BLAJ, Ilana. Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulistana. In: **Revista brasileira de História**, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 281-296, 1998.

BEIER, José Rogério. **Houses, farm and factory: the importance of some sociability spaces for the production and circulation of geographic knowledge in Brazil, 1802-1829**. Texto inédito. **No prelo**.

BEIER, José Rogério. As Barreiras como instrumento econômico para o desenvolvimento da rede viária da província de São Paulo (1835-1850). In: **Confinos** [online], 32 | 2017. Disponível em: <<https://cutt.ly/SWV2vUU>>. Acesso em: 11 set. 2021.

BEIER, José Rogério. De aldeias a freguesias e vilas: o processo de dissolução das aldeias indígenas na representação cartográfica do território de São Paulo (1765-1837). *ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA COLONIAL*, 6, 2016. **Anais do...** Universidade Estadual da Bahia, Salvador: Eduneb, 2016, pp. 894-909.

BEIER, José Rogério. **Artefatos de poder: Daniel Pedro Müller, a Assembleia Legislativa e a construção territorial da Província de São Paulo (1835-1849)**. 2015. 385 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

BEIER, José Rogério. O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento de governo da província de São Paulo (1835-1849). In: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v.6, n.2, pp. 320-337, 2013.

BEIER, José Rogério Beier; CINTRA, Jorge Pimentel. O Mapa da Capitania de São Paulo de Wilhelm Ludwig von Eschwege: uma análise cartográfica. In: SIMPÓSIO

BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA, 3, 2016. **Anais do....** Belo Horizonte: Centro de Referência em Cartografia Histórica, 2016. pp. 227-237.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. **Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)**. 2ª edição revista. São Paulo: Alameda, 2007, 340p. [1ª ed. 1979].

BERTIN, Jacques. **Sémiologie graphique: les diagrammes, les reseaux, les cartes**. Paris: Mouton-Gauthier-Villars, 1967, 431p.

BLAJ, Ilana. **A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)**. São Paulo: Humanitas; Fapesp, 2002, 394p.

BOAVENTURA, Deusa Maria Rodrigues. **Urbanização em Goiás no século XVIII**. 2007. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

BONATO, Tiago. **Articulando escalas: cartografia e conhecimento geográfico da Bacia Platina (1515-1628)**. 2018. 352 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Curitiba, 2018.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII**. Vol. I. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005, 541p. [1ª ed. 1979].

BRAUDEL, Fernand. Geo-história e determinismo. In: **O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II**. Vol. 2. Prefácio à edição brasileira Lincoln Secco e Marisa Midori Deaecto; tradução Gilson César Cardoso de Souza. São Paulo: EdUSP, 2016, pp. 673-682. [1ª ed. 1949].

BREFE, Ana Cláudia Fonseca. **O Museu Paulista: Affonso de Taunay e a memória nacional (1917-1945)**. São Paulo: Unesp; Museu Paulista, 2005, 333p.

BRIOSCHI, Lucila Reis. Caminhos do ouro. In: BACELLAR, Carlos Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis. **Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista**. São Paulo: Humanitas, 1999, pp. 35-54.

BRUNET, Roger. **Le déchiffrement du monde: théorie et pratique de la géographie**. Paris: Belin, 2001, 401p.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Desenho: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)**. São Paulo: Edusp, 2011, 456p.

CALIXTO, Benedito. **Capitanias paulistas**. 2ª ed., revista e melhorada. São Paulo, 1927, 310p. [1ª ed. 1924].

CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia em decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo (1765-67). In: **Revista Brasileira de Economia**, São Paulo, v. 26, n. 4, pp. 95-123, 1972.

CAPEL, Ronaldo. **O governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)**. 2015. 139 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

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

CELESTE, Marcos. **Cabeceiras do Rio Pardo: ocupação e formação da região de Caconde-SP (1765-1820)**. 2010. 142 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2010.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio (orgs.). **Território, conflito e identidade**. Belo Horizonte: Argumentum, 2007, 248p.

CINTRA, Jorge Pimentel; BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão. Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628). In: **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 26, e33, 2018.

CONTEL, Fábio Betioli. Aspectos da formação regional paulista: do meio natural à mecanização do território. In: DEAECTO, Marisa Midori; SECCO, Lincoln; SILVA, Marcos; GLEZER, Raquel (orgs.). **São Paulo: Espaço e História**. São Paulo: LCTE Editora, 2008, pp. 21-33.

CORTESÃO, Jaime. **Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri**. Tomo I. Brasília; São Paulo: Fundação Alexandre de Gusmão; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, 480p. [1ª ed. 1950].

COSTA, Bruno Aidar. **A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808**. 2012. 517 f. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

COSTA, Hernani Maia. **O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba paulista – 1835-1860**. 2001. 233 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

COSTA, Hernani Maia. **As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX**. São Paulo, 1984. 243 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

COSTA, Wilma Peres. A fiscalidade e seu avesso: centro e províncias na constituição da estrutura fiscal brasileira na primeira metade do século XIX. In: CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio Silveira (orgs.). **Território, conflito e identidade**. Belo Horizonte: Argumentum, 2007, pp. 127-148.

DERNTL, Maria Fernanda. **Método e arte: urbanização e formação territorial na Capitania de São Paulo, 1765-1811**. São Paulo: Alameda, 2013, 280p.

DEVEZA, Guilherme. Política tributária no período imperial. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. 3ª ed., t. II, v. 4: declínio e queda do Império, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, pp. 60-84.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O Pacto Imperial**: origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo: Globo, 2005, 330p.

DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação à vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12. 2017, Niterói. **Anais do...** ABPHE, pp. 1-27, 2017.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo Ellis. **A economia paulista no século XVIII**. 2ª ed. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, 206p. [1ª ed. 1950].

ELLIS JÚNIOR, Alfredo Ellis. O ciclo do luar. In: **A economia paulista no século XVIII**. 2ª ed. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, pp. 81-98. [1ª ed. 1950].

ELLIS JÚNIOR, Alfredo Ellis. O ciclo do açúcar paulista. **A economia paulista no século XVIII**. 2ª ed. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, pp. 99-109. [1ª ed. 1950].

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. **Resumo da história de São Paulo (quinhentismo e seiscentismo)**. São Paulo: Tipografia Brasil, 1942, 380p.

ELLIS, Myriam. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial. In: Alfredo Ellis Jr. **A economia paulista no século XVIII**. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979, pp. 181-204.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. **Açúcar e Colonização**. São Paulo: Alameda, 2010, 267p.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. 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, pp. 237-250, jul.-dez. 2009.

FERNANDES, Florestan. Aspectos do povoamento de São Paulo no século XVI. In: _____. **Mudanças sociais no Brasil**: aspectos do desenvolvimento da sociedade brasileira. São Paulo: Difel, 1960, 359p.

FONTANA, Riccardo. **Francesco Tosi Colombina**: o cartógrafo do Brasil central. [s.l. : s.n.], 2011, 92p.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 34ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, 351p. [1ª ed. 1959].

GESTEIRA, Heloísa. Instrumentos matemáticos e a construção do território: a missão de Diogo Soares e Domingos Capassi ao Brasil. In: KURY, Lorelai; GESTEIRA, Heloísa (orgs.). **Ensaio de História das Ciências no Brasil**: das Luzes à nação independente. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012, pp. 207-224.

GIL, Tiago Luís. **Coisas do caminho**: tropeiros e seus negócios do Viamão a Sorocaba (1780-1810). 2009. 372 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

GIL Tiago Luís; BARLETA, Leonardo. Formas alternativas de visualização de dados na área de História: algumas notas de pesquisa. In: **Revista de História**, São Paulo, n. 173, pp. 427-455, jul.-dez., 2015.

GODOY, Silvana Alves de. **Itu e Araritaguaba na rota das Monções (1718-1838)**. 2002. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961, 267p.

HAMEISTER, Martha Daisson. **O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727-c.1763)**. 2002. 287f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

HARLEY, John Brian. Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas. In: **La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía**. Compilación de Paul Laxton. Introducción de J. H. Anderson. Traducción de Leticia García Cortés, Juan Carlos Rodríguez. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 2005, pp. 59-78. [1ª ed. 1990].

HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial – sua desagregação. In: **História Geral da Civilização Brasileira**. 2ª ed. São Paulo: Difel, 1965, tomo II, vol. 1, pp. 9-39. [1ª ed. 1960].

HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda. **Caminhos e fronteiras**. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, 301p. [1ª ed. 1957].

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Índios e mamelucos na expansão paulista. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, t. XIII, p. 283, 1949.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. As monções. In: **Curso de bandeirologia**. São Paulo: Departamento Estadual de Informações, 1946, pp. 125-146.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**. Orgs: Laura de Mello e Souza; André Sekkel Cerqueira. Notas: André Sekkel Cerqueira. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, 203p. [1ª ed. 1945].

HÖRNER, Erik. A luta já não é hoje a mesma: as articulações políticas no cenário provincial paulista, 1838-1842. In: **Almanack Brasiliense**, n. 5, 67-85, mai. 2007. Disponível em: <https://cutt.ly/KYFb1om>. Acesso em: 12 dez. 2021.

JOLY, Fernand. **A Cartografia**. Campinas: Papirus, 1990 [1ª ed. bras. 1976], 136p.

KANTOR, Iris. Cultura cartográfica e gestão territorial na época da instalação da corte portuguesa. In: KURY, Lorelai; GESTEIRA, Heloísa (orgs.). **Ensaio de História das Ciências no Brasil: das Luzes à nação independente**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012, pp. 239-250.

KANTOR, Iris. Usos diplomáticos da ilha-Brasil: polêmicas cartográficas e historiográficas. In: **Varia História**. Belo Horizonte, v. 23, n. 27, 2007, pp. 70-80.

KAYSER, Bernard. A região como objeto de estudo da Geografia. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; LACOSTE, Yves; KAYSER, Bernard. **A Geografia Ativa**. 3ª ed. São Paulo: Difel, 1973, pp. 279-321. [1ª ed. 1966].

KLEIN, Herbert. A oferta de mares no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 19, n. 2, pp. 347-372, mai.-ago. 1989

LISBOA, Karen Macknow. **A Nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 1997, 224p.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. **Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850**. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Edusp, 2005, 280p.

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. **Anais do...**, São Paulo, Vol. II, ANPUH, pp. 551-567, 1979.

MARCÍLIO, Maria Luiza. **Crescimento demográfico e evolução agrária paulista: 1700-1836**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 2000, 219p.

MARTINS, José de Souza. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente expansão e da frente pioneira. In: **Tempo Social. Rev. Soc. USP**, São Paulo, n. 8, v. 1, pp. 25-70, mai. 1996.

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 (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à independência (1808/1822)**. 2015. 311 f. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

MEDICCI, Ana Paula. **Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na Capitania/Província de São Paulo (1765-1822)**. 286 f. 2010. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MENDES, Denise. **A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista**. 1994. 210 f. Dissertação (Mestrado em História Social - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

METCALF, Alida C. Vila, reino e sertão no São Paulo colonial. In: AZEVEDO, Francisca L. Nogueira de; MONTEIRO, John Manuel (orgs.). **Raízes da América Latina**. Rio de Janeiro; São Paulo: Expressão e Cultura; Edusp, 1996, p. 419-437.

MICHELI, Marco Volpini. **São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)**. 2018. 320 f. Dissertação (Mestrado em

História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

MILLIET, Sérgio. Triguais de São Paulo. In: **Roteiro do café e outros ensaios**. 2ª ed. São Paulo: Bipa, 1946, [1ª ed. 1939].

MONTEIRO, Arlete Assunção. Os imigrantes ao longo dos trilhos da *The São Paulo Railway*. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 21, 1997, Caxambú. *Anais do...* São Paulo: ANPOCS, 1997. Disponível em: <<https://cutt.ly/sYREhUY>>. Acesso em: 9 dez. 2021.

MONTEIRO, Arlete Assunção. **Santo André: dos primórdios à industrialização: um estudo sobre os imigrantes ao longo da São Paulo Railway**. 1995. 285 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

MONTEIRO, John Manuel. **Tupis, tapuias e historiadores: estudos de história indígena e do indigenismo**. 2001. 233 f. Tese (Livre Docência) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

MONTEIRO, John Manuel Monteiro. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, 300p.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Apresentação. In: SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012, pp. 13-15.

MORAES, Antônio Carlos Robert. Território, região e formação colonial. Apontamentos em torno da Geografia Histórica da Independência Brasileira. In: CARBO, Eulalia Ribera; VARGAS, Hector Mendoza; MARTÍN, Pere Sunyer (coords). **La integración del territorio en una idea de Estado**. Mexico y Brasil, 1821-1946. Mexico: UNAM-Instituto de Geografía; Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

MORAES, Antônio Carlos Robert. Formação colonial e conquista de espaço. In: **Território e História no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005, 154p. [1ª ed. 2004].

MORAES, Antônio Carlos Robert. O Sertão: um outro geográfico. In: **Terra Brasilis** [Online], v. 4-5, 2003. Disponível em: <https://cutt.ly/LYXmYW6>. Acesso em 14 dez. 2021.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. Do ouro dos “Paulistas” ao Prata de um governador: a geografia luso-platina de D. Luis de Sousa Botelho Mourão (1752-1774). **Texto inédito no prelo**.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (1808-1822). In: **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 34, pp. 95-116, jun. 2013.

MOURA, Nádia Mendes de. **Sertões de mar a mar: Goyazes em suas filigranas (c. 1726-1830)**. 2018. 556 f. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018;

NOVAIS, Fernando Antônio. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1806)". In: **Aproximações: ensaios de história e historiografia**. São Paulo: Cosac Naify, 2005, pp. 105-126. [1ª ed. 1971].

NOVAIS, Fernando Antônio. O reformismo ilustrado luso brasileiro: alguns aspectos. In: **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n. 7, pp. 105-118, 1984.

NOZOE, Nelson. Faço saber aos que esta minha carta de sesmaria virem...: estudo sobre a distribuição temporal da concessão de terras rurais na Capitania de São Paulo, 1568-1822. In: VIII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E IX CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 2009. **Anais...**, Campinas: ABPHE – Associação Brasileira de Pesquisadores de História Econômica, 2009.

OBERACKER JÚNIOR, Carlos. **O movimento autonomista no Brasil**. Lisboa: Cosmos, 1977, pp. 35-38.

OLIVEIRA, Gilvan Leite de. **A todo pano: contribuição para o estudo do processo do porto de Santos como via marítima da Capitania de São Paulo (1788-1822)**. 2017. 283 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

PERALTA, Inez Garbuio. **O Caminho do Mar: subsídios para a história de Cubatão**. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973, 96p.

PETRONE, Maria Thereza Schörer. **O Barão de Iguape: um empresário da época da independência**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1976, 177p.

PETRONE, Maria Thereza Schörer Petrone. Um comerciante do ciclo do açúcar paulista: Antônio da Silva Prado (1817-1829). In: **Revista de História**, São Paulo, vol. XXXVI, n.73, pp.115-138, jan./mar. 1969.

PETRONE, Maria Thereza Schörer. Um documento sobre os ranchos das estradas paulistas nos fins do século XVIII. In: **Revista do IEB**, São Paulo, n. 6, p. 177-181, 1969.

PETRONE, Maria Thereza Schörer. **A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)**. São Paulo: Difel, 1968, 246p.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo**. 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977, 322p. [1ª ed. 1903].

PINTO, Virgílio Noya. **O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII**. São Paulo; Brasília: Companhia Editora Nacional; INL, 1979, 346p.

PÓLITO, Jéssica de Almeida. **Territórios de civilidade: o papel das “mogis” na formação e reconfiguração do leste paulista (sécs. XVII-XIX)**. 2013. 258 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas/SP, 2013.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 24ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980, 364p. [1ª ed. 1945].

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo. Colônia.** 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, 390p. [1ª ed. 1942].

PRADO JÚNIOR, Caio. Vias de comunicação e transporte. In: **Formação do Brasil contemporâneo. Colônia.** 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, 390p. [1ª ed. 1942].

PRADO JÚNIOR, Caio. **Evolução política do Brasil e outros estudos.** 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 250p. [1ª ed. 1933].

PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: **Evolução política do Brasil e outros estudos.** 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 93-110. [1ª ed. 1933].

PUPO, Celso Maria de Mello. **Campinas, seu berço e juventude.** Campinas: Academia Campinense de Letras, 1969, 335p.

REIS, Paulo Pereira dos. **O caminho novo da Piedade no Nordeste da Capitania de S. Paulo.** São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1971, 194p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **O caminho do Anhanguera.** São Paulo: Via das artes, 2014, 142p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **As Minas de Ouro e a formação das capitânicas do Sul.** São Paulo: Via das Artes, 2013, 285p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo: vila, cidade, metrópoles.** São Paulo: Bank of Boston; Prefeitura de São Paulo, 2004, 259p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Historical notes on charts of the city. In: **São Paulo: town, city, metropolis.** São Paulo: Bank of Boston; Prefeitura de São Paulo, 2004, pp. 76-86.

RENGER, Friedrich. Resumo biográfico de Wilhelm Ludwig Barão Von Eschwege (1777-1855). In: **Jornal do Brasil 1811-1817 ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas.** Notas introdutórias de Friedrich E. Renger e Douglas Cole Libby. Tradução Friedrich E. Renger; Tarcísia Lobo Ribeiro e Günter Augustin. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002, pp. 391-397.

RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. **Vilas do planalto paulista: a criação de municípios na porção meridional da América portuguesa.** São Paulo, 2015, 351 f. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2015.

ROVARON, Carlos Eduardo. O silêncio do Império: a expansão da divisa de Minas, do sul do Rio Grande e do Oeste do Sapucaí até as cercanias da Serra de 'Mogi-Guaçu' no século XVIII. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 26. In: **Anais...** São Paulo, 2011.

SALDANHA, António Vasconcelos de. **As capitânicas do Brasil. Antecedentes, desenvolvimento e extinção de um fenómeno Atlântico.** Lisboa: CNCDP, 2001, 469p.

SALGADO, Ivone; PEREIRA, Renata Baesso. A formação da rede urbana como estratégia de definição da fronteira entre as Capitânicas de Minas Gerais e de São Paulo

na segunda metade do século XVIII. In: **Labor & Engenho**, Campinas, v. 11, n. 3, pp. 218-241, jul. - set. 2017. Disponível em: <https://cutt.ly/MYXVvFO>. Acesso em 15 dez. 2021.

SAMPAIO, Teodoro Fernandes. **São Paulo no século XIX e outros ciclos históricos**. Petrópolis: Vozes, 1978, 400p.

SAMPAIO, Teodoro Fernandes. S. Paulo de Piratininga (No fim do século XVI). In: **São Paulo no século XIX e outros ciclos históricos**. 2ª ed. Petrópolis; São Paulo: Vozes; Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1978, p. 163. [1ª ed. 1898-1899].

SAMPAIO, Teodoro Fernandes. São Paulo no século XIX. In: **Revista do IHGSP**, São Paulo, v. 6, pp. 159-205, 1900-1901.

SANTOS, Amália Cristóvão dos. **Em obras**: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809. São Paulo: Alameda, 2015, 230p.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. **O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, 290p.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. **Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980, 237p.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. In: **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo, ano 37, v. 186, pp. 145-162, 1974.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: A Formação social como teoria e como método. In: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, AGB, n. 54, pp. 81-99, jun. 1977.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006, 473p. [1ª ed. 2001].

SERRATH, Pablo Oller Mont. **São Paulo restaurada**: administração, economia e sociedade numa capitania colonial (1765-1802). São Paulo: Alameda, 2016, 316p.

SERRATH, Pablo Oller Mont. **Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada**: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). 2007, 316 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SILVA, Francisco Alves da. **Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)**. São Paulo, 2003, 258f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). **História de São Paulo Colonial**. São Paulo: Unesp, 2009, 346p.

SILVA, Rafaela Ferreira da. **Práticas políticas e imaginário**: a atuação do morgado de Mateus nos “intermináveis” e “odiosos” conflitos verificados entre São Paulo e Minas Gerais (1765-1774). 2020. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2020.

SIMONSEN, Roberto C. **História Econômica do Brasil: 1500-1820**. Brasília: Senado Federal, 2005, 590p. [1ª ed. 1937].

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 264p.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba: TCM, 2001, 132p

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. **Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Araraquara: Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, 2006.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. Um capitão general estatista. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, tomo XV, p. 41-80, 1961.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. **História do Café no Brasil**. Vol. 4: No Brasil Imperial 1822-1872 (Tomo II). Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, 465p.

TAUNAY, Affonso de Escragnolle Taunay. Um inédito de Frei Gaspar da Madre de Deus. In: **Revista do IHGSP**, São Paulo, vol. 36, pp. 7-26, 1939.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. História da cidade de São Paulo no século XVIII. In: **Annaes do Museu Paulista**, São Paulo, t. 5, 1931.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. O caminho entre S. Paulo e o Rio de Janeiro na era colonial. In: **Estudos de história paulista**. São Paulo: Diário Oficial, 1927, pp. 7-53.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. Trigais paulistanos dos séculos XVI e XVII. In: **História seiscentista da vila de São Paulo**. São Paulo: H. L. Canton, 1926-1929, 4t.

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, 178p.

TORRÃO FILHO, Amilcar. **Paradigma do caos ou cidade da conversão?: São Paulo na administração do Morgado de Mateus (1765-1775)**. São Paulo: Annablume, 2007, 292p.

VIEIRA JÚNIOR, Wilson. Primeiros mapas da Capitania de Goiás. In: SILVA, Elias Manoel da; VIEIRA JÚNIOR, Wilson (orgs.). **Goyaz – Guia de Cartografia Histórica**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2018, pp. 32-41.

VILARDAGA, José Carlos. **São Paulo no império dos Felipes: conexões na América Meridional (1580-1640)**. São Paulo: Fapesp, Intermeios, 2014, 453p.

VOLPINI, Marco. Do Tietê ao Atlântico: a economia de Porto Feliz na capitania de São Paulo. In: SIQUEIRA, Maria Isabel; ABRIL, Victor Hugo; FERNANDES, Valter Lenine; SÁ, Helena Trindade de. **A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)**. Jundiaí: Paco, 2017, pp. 187-204.

WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos da Serra do Mar. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos**, Santos, v. 2, 1966.

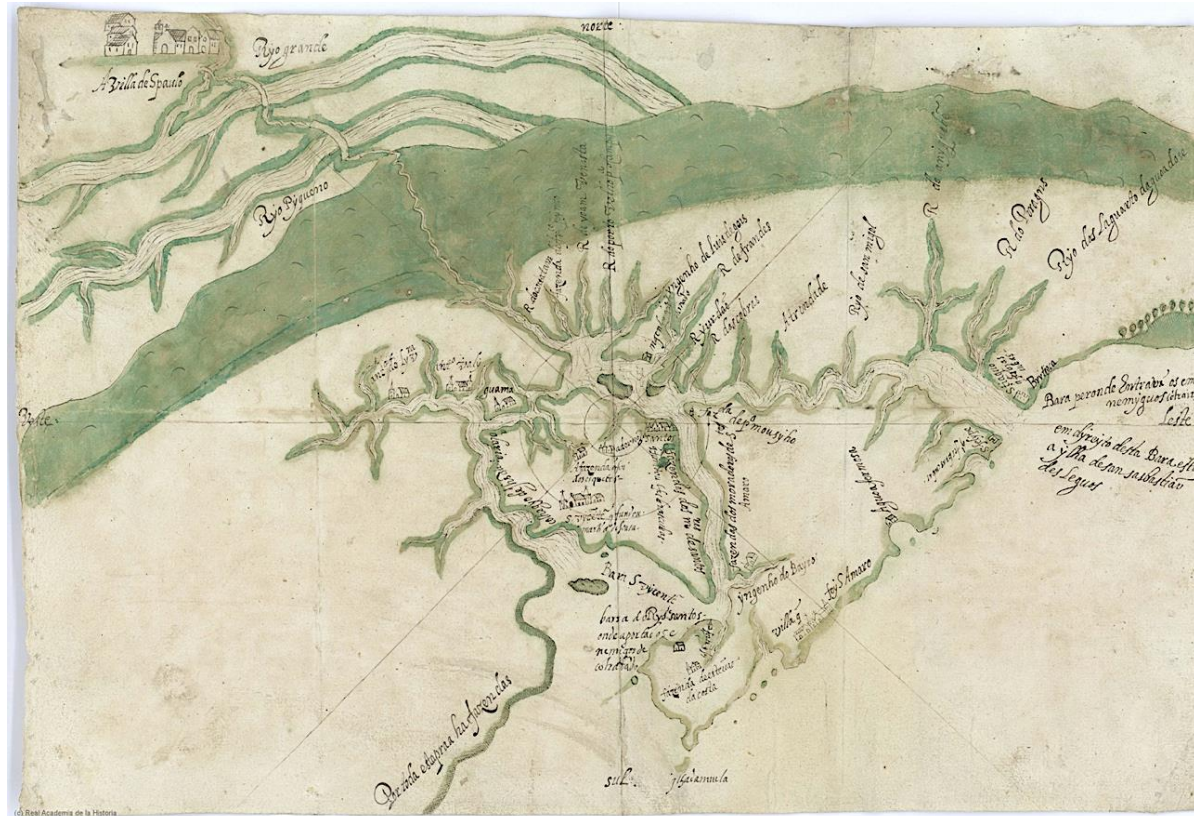
ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990, 247p. [1ª. ed. 1951].

ANEXOS

ANEXO A – SÉRIE CARTOGRÁFICA HISTÓRICA (SÉCULOS XVII-XIX)

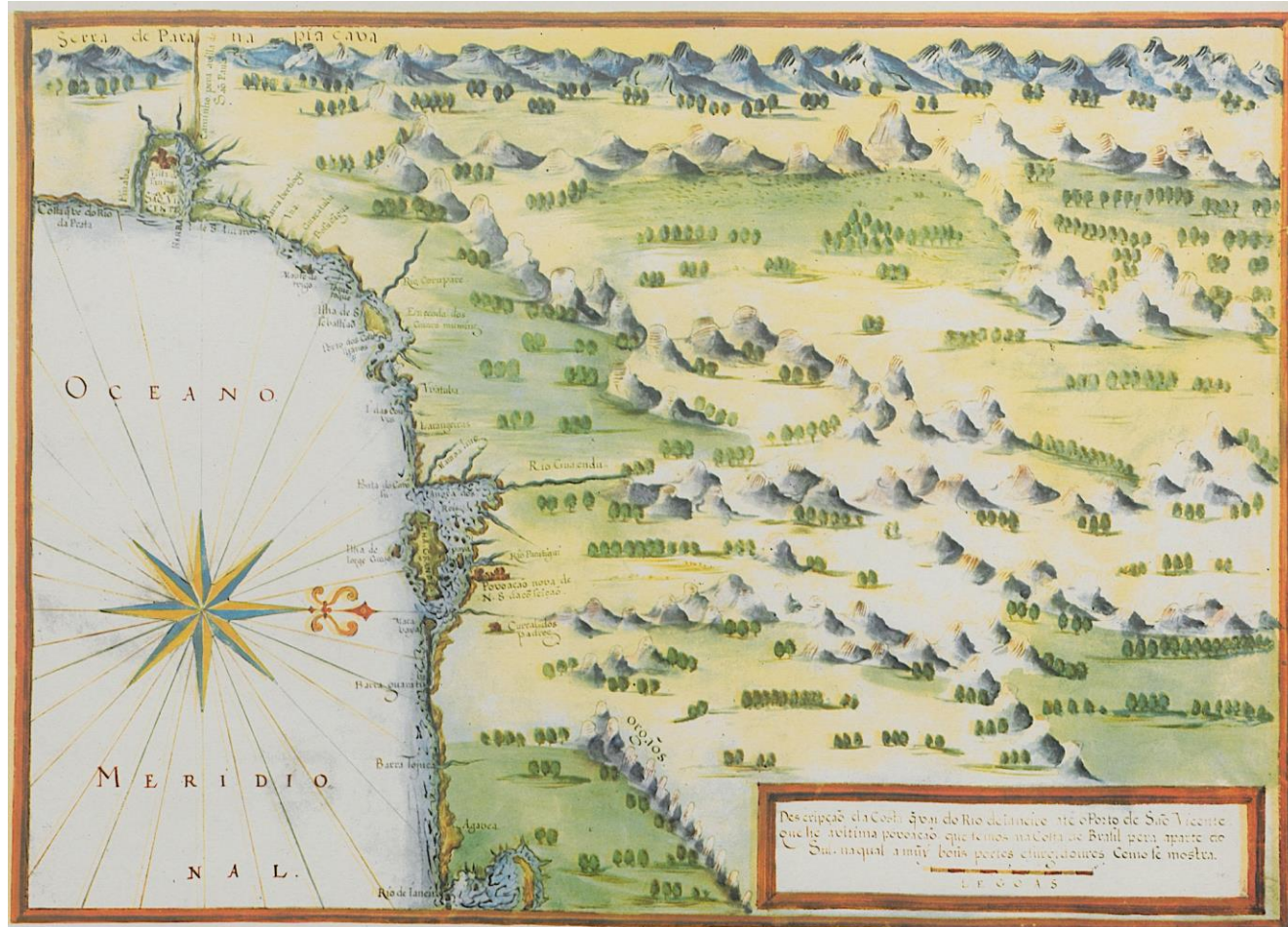
Subsérie: Ocupação e povoamento (século XVII)

Mapa 26: Carta da Capitania de São Vicente, com destaque para o Caminho do Padre José desde o povoado de Cubatão à vila de São Paulo (1608-1616)



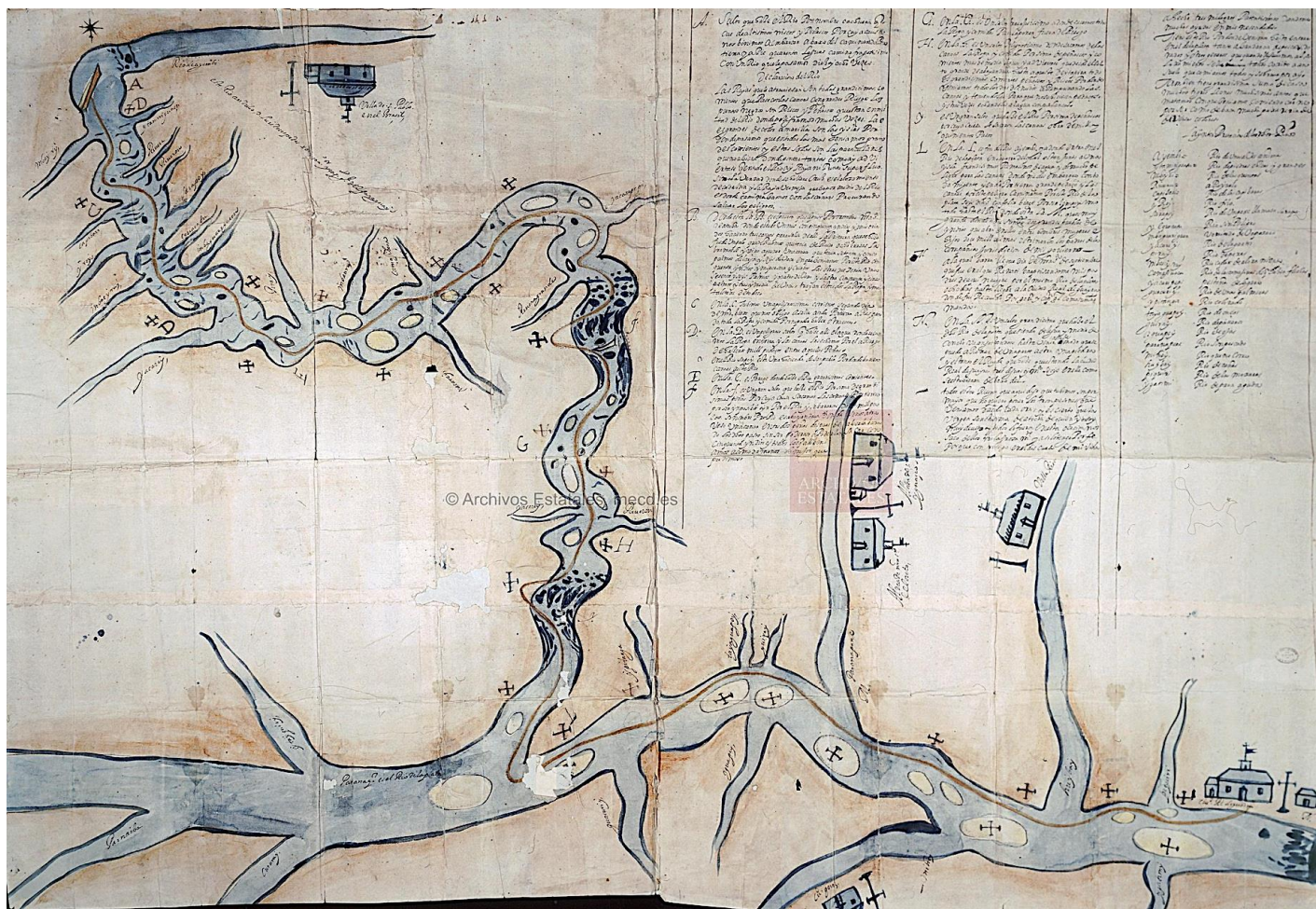
Fonte: [Alessandro Massai]. [Capitania de S. Visente]. [1608-1616]. 1 carta náutica : ms., col. ; 56 x 79 cm. Real Academia de la História, Madri.

Mapa 27: Carta da Costa do Brasil, com destaque para o porto de São Vicente e o caminho por terra ligando Cubatão a São Paulo de Piratininga (1612)



Fonte: João Teixeira Albarnaz. Descrição da Costa q. vai do Rio de Janeiro ate o Porto de São Vicente que he a ultima povoação que temos na Costa do Brasil pela parte do Sul na qual a muy bons portos e surgidouros como se mostra. In: Diogo de Campos Moreno. *Livro que da razao do Estado do Brasil*. Lisboa: [s.l.], 1612, 29 p. : il., 22 mapas color. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro.

Mapa 28: Carta do caminho fluvial percorrido pelo governador paraguaio, Luis de Cespedes Xeria, desde a vila de São Paulo a Ciudad Real do Guairá (1628)



Fonte: [Luis Céspedes Xeria]. *Mapa del río Ayembí (actual Tieté) y del Paraná, con sus afluentes, que recorrió Luis de Céspedes Jería, gobernador del Paraguay, al entrar en su jurisdicción desde Brasil.* 1628. 1 mapa: ms: 189 x 79 cm. Archivo General de Indias, Sevilla.

Subsérie: Costa do Brasil e caminhos do sertão, a cartografia dos padres matemáticos (década de 1730)

Mapa 29: Carta da vila de Laguna, com destaque para o trecho inicial do caminho interior que partia da vila de Viamão (1738)



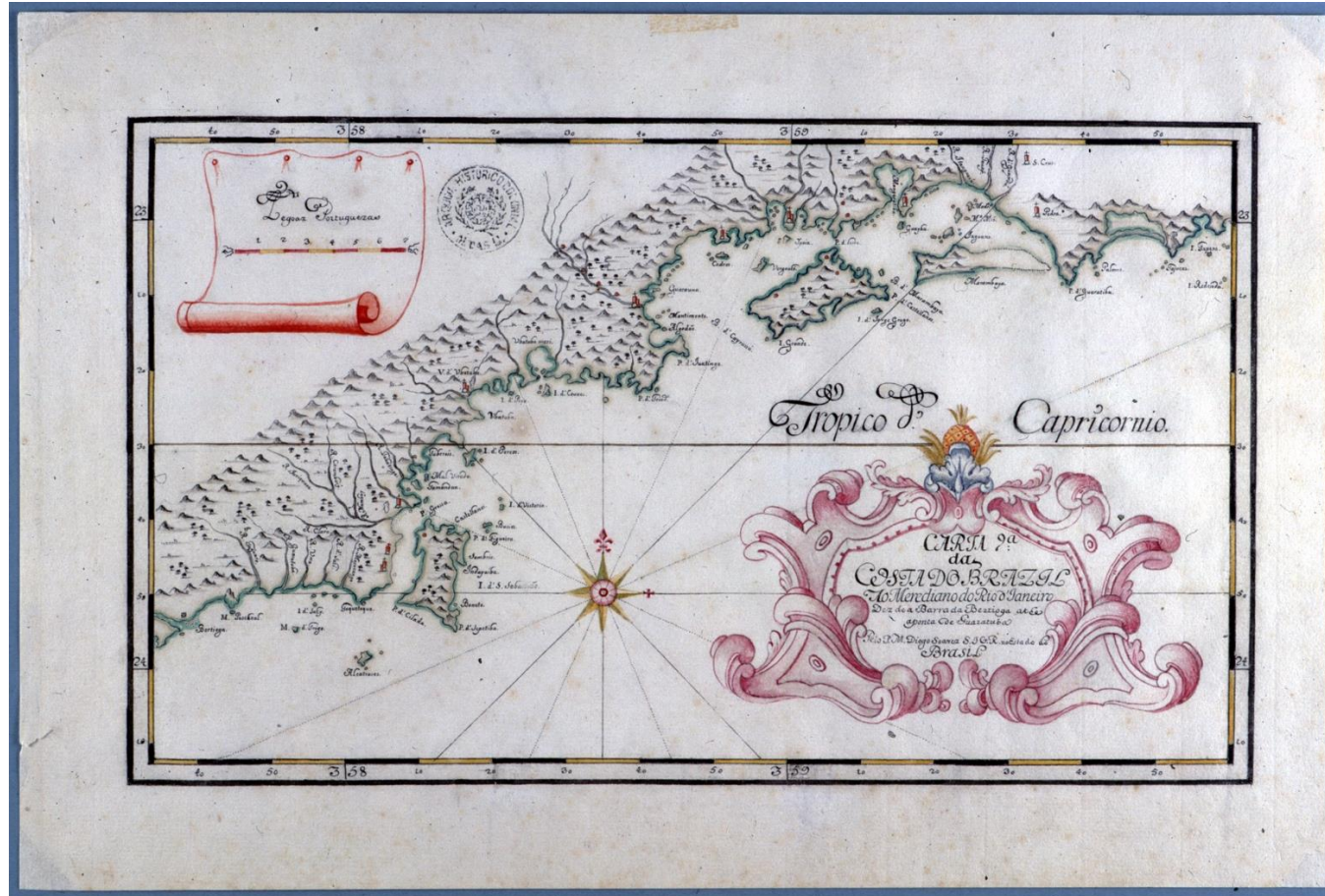
Fonte: Diogo Soares. *A villa da Laguna e barra do Taramandi: na costa do Brasil e America Portuguesa...* / pelo P. Diogo Soares S. J. Geographo no Estado do Brasil. 1738. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim; 23,4 x 31,2 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

Mapa 30: Carta da Costa do Brasil, desde a Ilha de Santa Catarina à baía de Paranaguá, com destaque para a continuação do caminho de Viamão a Curitiba (ca. 1737)



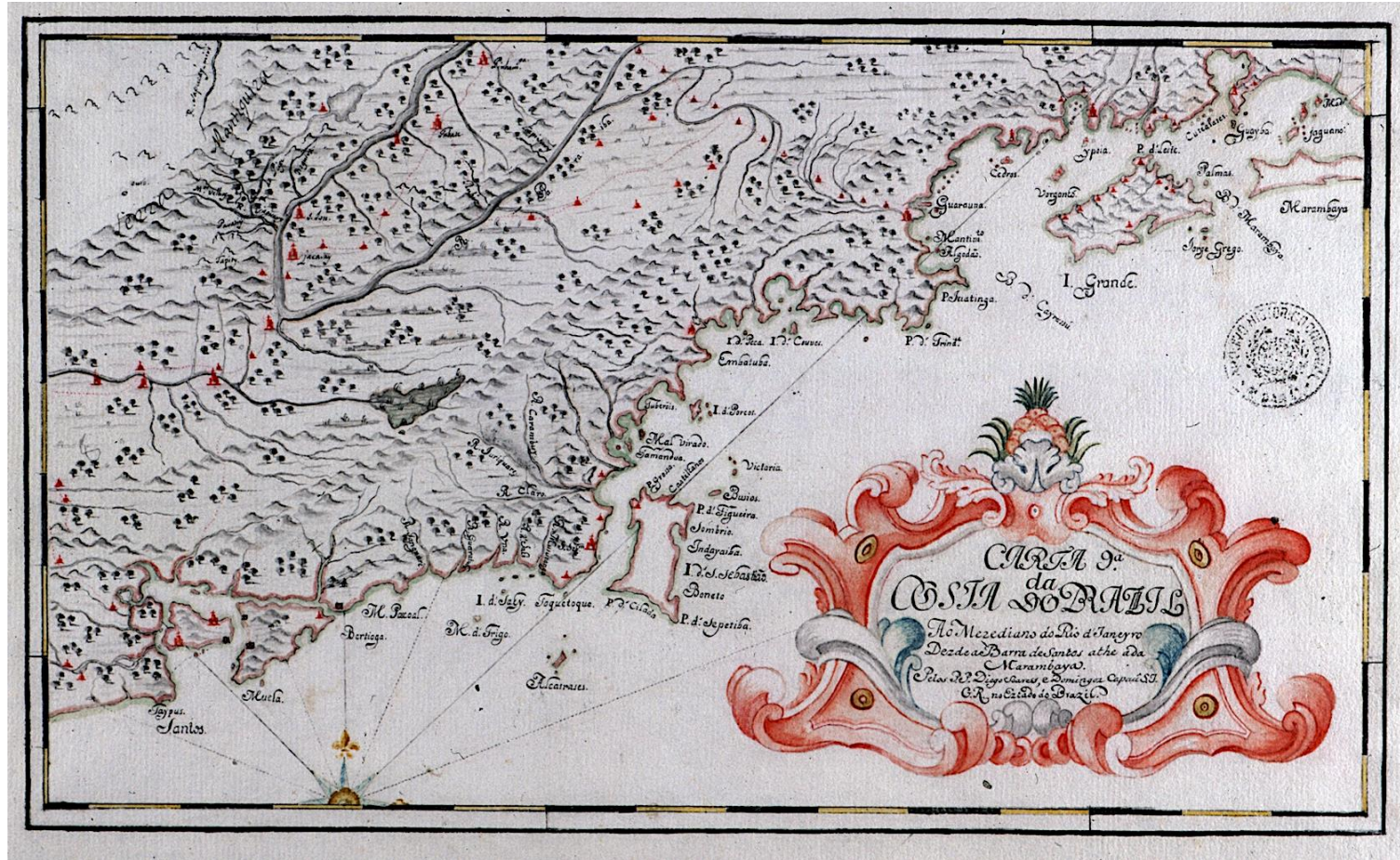
Fonte: [Diogo Soares]. *Carta 4 [da] Costa [do Brasil]: a Ponta de Araçatuba; Ilha de S. Catarina; Rio de S. Fran^{co}. Parnaguá athe a barra de Ararapira comp^{de}. do Cam^o. do Certão.* [ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 23 x 30,9 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

Mapa 31: Carta da costa de São Paulo e Rio de Janeiro destacando a ocupação litorânea entre o litoral e a serra do Mar (ca. 1737)



Fonte: Diogo Soares; Domingos Capacci. *Carta 9ª [8ª.] da Costa do Brasil: ao meridiano do Rio de Janeiro desde a barra de Bertioga athe aponta da Guaratuba / pelo padre M. Diogo Soares S. J.* Escala [ca. 1:1.000.000]. [ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 19,3 x 32,1 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

Mapa 32: Carta da costa do Brasil e áreas de serra acima, com destaque para os caminhos terrestres e rede urbana da capitania de São Paulo (ca. 1737)



Fonte: Diogo Soares; Domingos Capacci. *Carta 9ª da Costa do Brasil: Ao Meridiano do Rio de Janeiro desde a barra de Santos athe a da Maranhão / pelos PP Diogo Soares e Domingos Capacci S. J. G. R. no Estado do Brasil*. Escala [ca. 1:1.000.000]. [ca. 1737]. 1 carta ms. : color., desenho a nanquim : 18,8 x 31,7 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

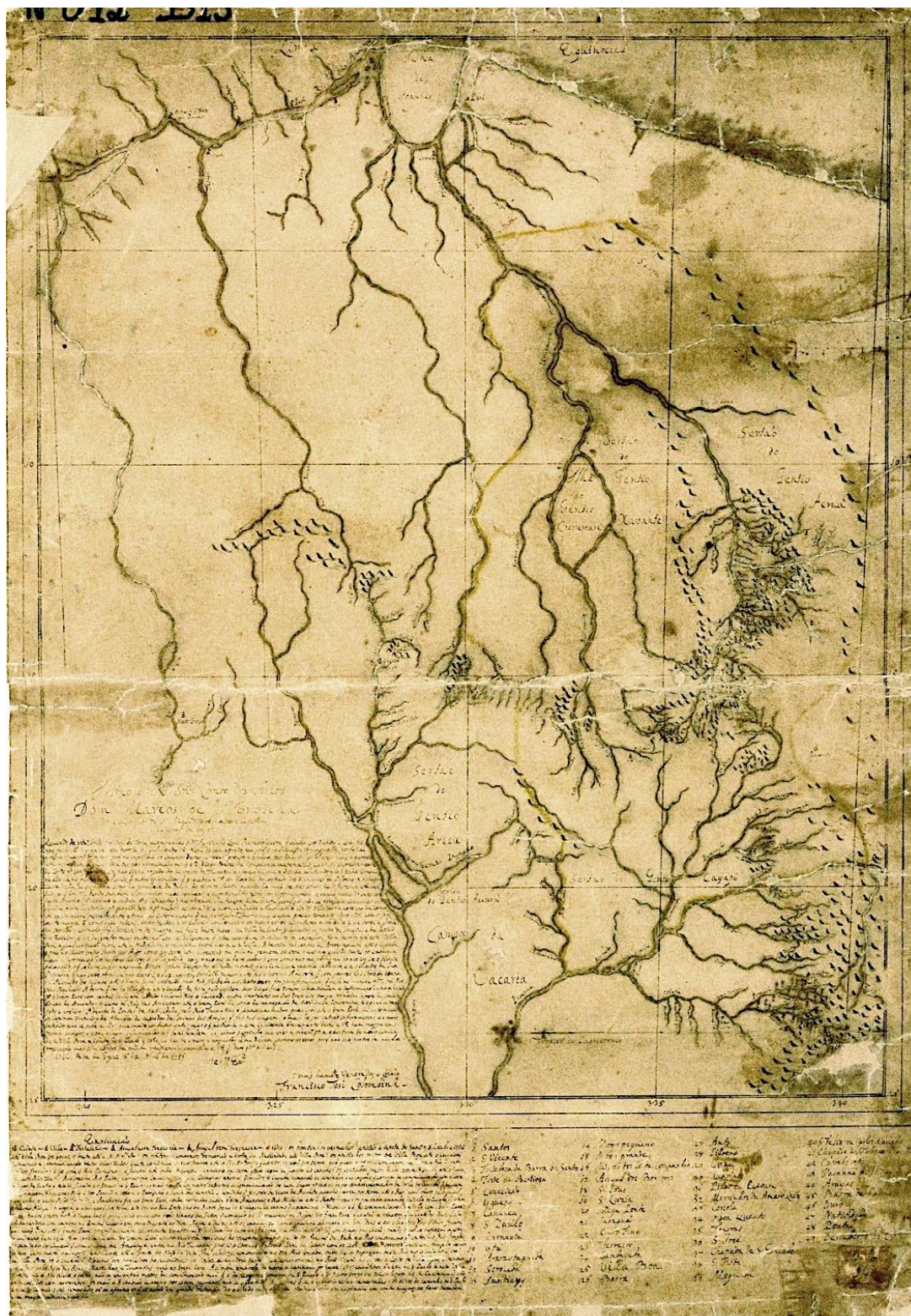
Subsérie: Ensaio de integração regional pelos sertões (década de 1750-1770)

Mapa 33: Mapa de parte da América portuguesa destacando o sistema de comunicações interiores (1750)



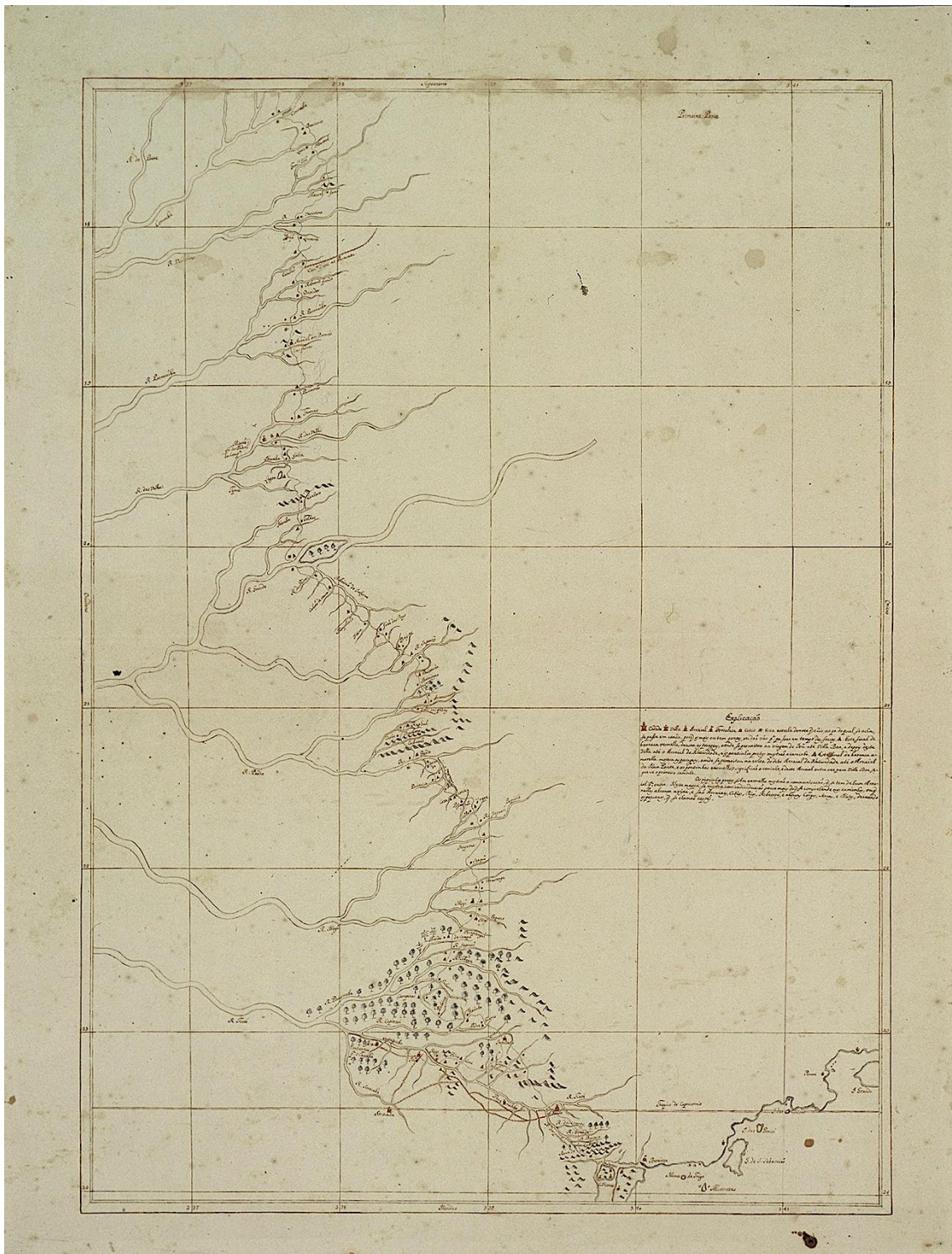
Fonte: [Ângelo dos Santos Cardoso]. [Mapa dos limites da Capitania de Goiás]. 1750. 1 mapa ms. : 62 x 50 cm. Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

Mapa 34: Mapa de parte da América portuguesa destacando o sistema de comunicações interiores (1751)



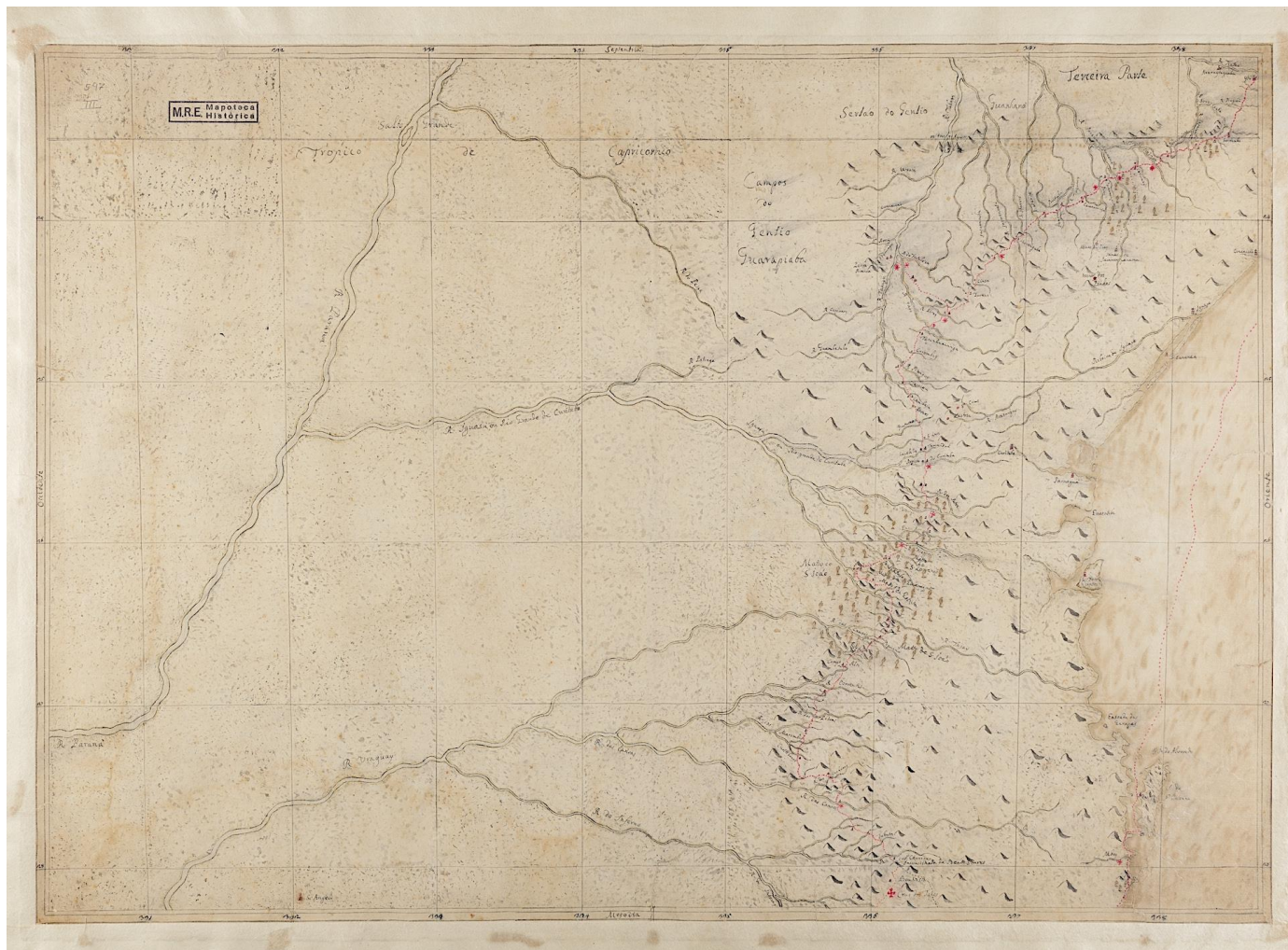
Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Mapa geral dos limites da capitania de Goiás]. 1751. 1 mapa ms. : 53,5 x 77 cm. Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

Mapa 35: Parte de uma carta de Francesco Tosi Colombina contendo a representação de um trecho do Caminho dos Goyazes, de São Paulo ao pouso do Boticário (1756)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Primeira Parte]. 1756. 1 mapa ms. Casa da Ínsua, Lisboa.

Mapa 36: Parte de uma carta de Tosi Colombina contendo a representação do Caminho do Sul, desde Cruz das Lages e registro de Boavista até a vila de Itu (1756)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Terceira Parte]. 1756. 1 mapa ms. Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

Mapa 37: Parte de uma carta de Tosi Colombina contendo a representação do Caminho do Sul, desde a vila de Viamão até Cruz das Lages e o registro de Boa Vista (1756)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Quarta Parte]. 1756. 1 mapa ms. Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

Mapa 38: Parte de uma carta de Tosi Colombina contendo a representação do rio da Prata e a linha divisória entre a América portuguesa e espanhola (1756)



Fonte: Francesco Tosi Colombina. [Quinta Parte]. 1756. 1 mapa ms. Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

Mapa 39: Carta da capitania de São Paulo contendo a representação das redes viária, urbana e hidrográfica para subsidiar disputas de limites com Minas Gerais (1766)



Fonte: [Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão]. *CARTA chorographica da capitania de S. Paulo, em que se mostra a verdadeira cittação dos lugares por onde se fizeram as sete principaes divizoens do seu governo com o de Minas Geraes.* 1766. 1 mapa ms. : desenho a nanquim ; 49,5 x 63,0 cm.

Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo

Mapa 40: Carta da capitania de São Paulo, contendo a representação atualizada das redes viária, urbana e hidrográfica para subsidiar disputas de limites com Minas Gerais (1773)



Fonte: Mappa da Capitania de S. Paulo em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente the o Rio Paná. [c. 1773]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 53,5 x 41,3 cm.
Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

Mapa 41: Carta detalhada do caminho de Viamão até a cidade de São Paulo, para subsidiar disputas de limites com Rio Grande de São Pedro (1767)



Fonte: João Baptista. *Demonstração do caminho que vai de Viamão the a cidade de S. Paulo*. Escala [ca. 1:2.000.000]. [ca. 1767] – 1 mapa ms. : desenho a nanquim; 50,7 x 31,5 cm.

Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

Mapa 42: Parte da capitania de São Paulo com destaque para trecho do Caminho dos Goyazes, desde São Paulo ao pouso do Boticário (1767-69)



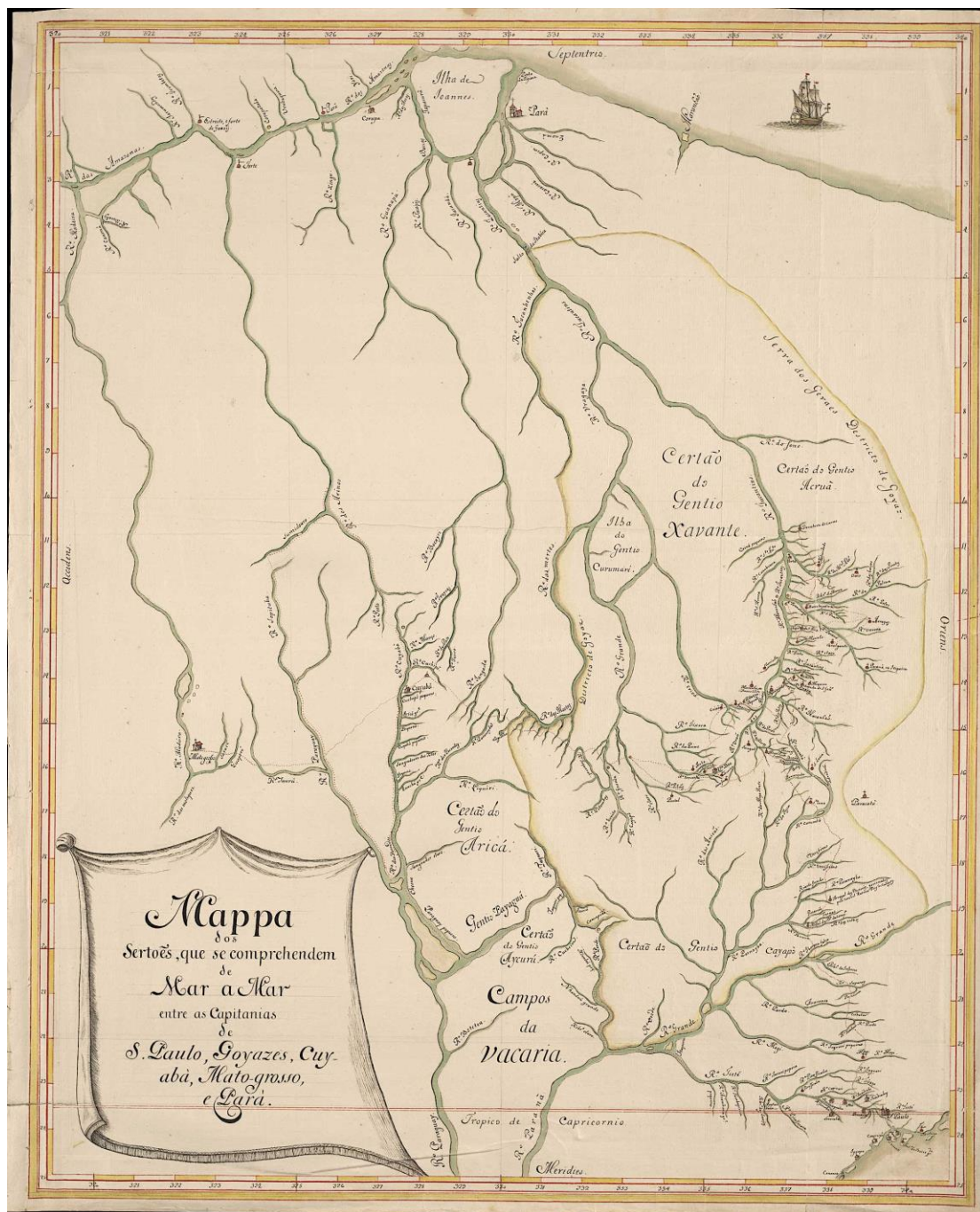
Fonte: MAPPA da Capitania de S. Paulo, e seu sertão, em que se vem os descobertos, que lhe serão tomados para Minas Geraes, como também o Caminho de Goyazes, com todos os seus pozos, e passagens deleniado por Francisco Tosi Columbina. [1767-1769]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro

Mapa 43: Mapa da capitania de Goiás, com destaque para os caminhos fluvio-terrestres comunicando as bacias do Prata e do Amazonas (1767-69)



Fonte: MAPA da capitania de Goyazes e de todo sertão por onde passa o rio Maranhão ou Tocantins. [1767-1769]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim ; 65 x 45,2 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Mapa 44: Mapa da América portuguesa destacando a rede de caminhos fluvio-terrestres (1767-69)



Fonte: MAPA dos sertões que se comprehendem de mar a mar entre as capitãncias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso e Pará. [1767-1769]. 1 mapa ms. : col., desenhado a nanquim; 62 x 50 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Subsérie: Caminhos do açúcar (décadas de 1790-1840)

Mapa 45: Mapa da capitania de São Paulo, com representação detalhada de suas redes viária, hidrográfica e urbana (1789-92)



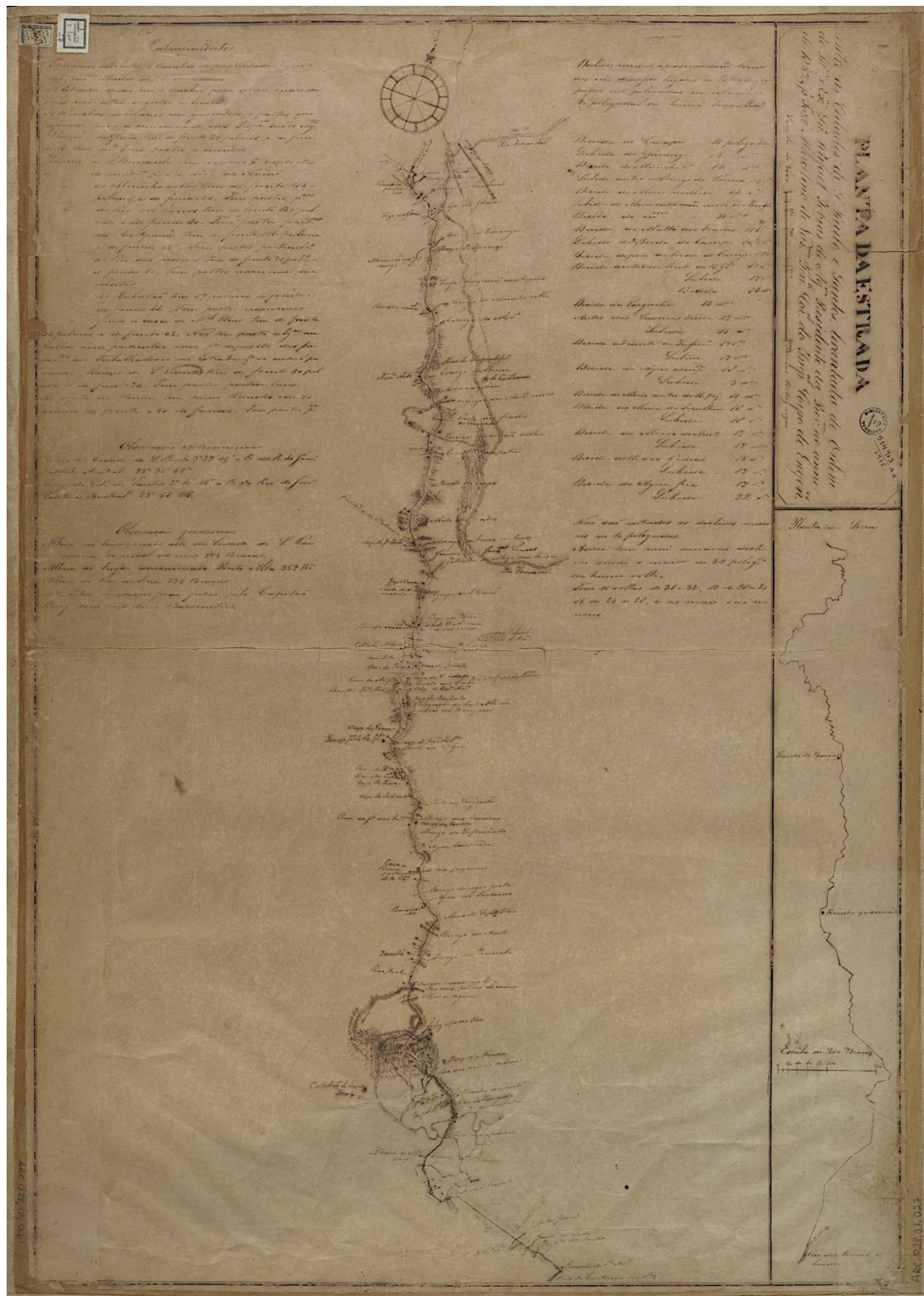
Fonte: Antonio Rodrigues Montezinho. *Mapa Corographico da Capitania de São Paulo que por ordem do Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Bernardo Jozé de Lorena, Governador e Capitão General da mesma Capitania levantou o ajudante engenheiro Antonio Roiz Montezinho, conforme suas observaçoens feitas em 1791 e 1792.* [Cópia de 1917]. 1 mapa, ms. 149 x 163 cm. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista-USP, São Paulo. [Original de 1789-1792].

Mapa 47: Mapa da capitania de São Paulo de João da Costa Ferreira, copiado por Eschwege, com representações atualizadas das redes viária e urbana (1817)



Fonte: Wilhelm Ludwig von Eschwege. *Mapa da Capitania de São Paulo*. 1817. 1 mapa, ms. 51,9 x 72,8 cm. Coleção cartográfica do IHGSP, São Paulo, Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.

Mapa 48: Planta da Estrada da Maioridade, caminho carroçável desde São Paulo a Santos (1839-41)



Fonte: José Marcelino de Vasconcellos. *Planta da estrada entre as cidades de S. Paulo e Santos levantada de Ordem do Ilmo e Ex. Sr. Rafael Tobias de Aguiar presidente da Prov. no anno de 1832.* [18?]. 1 mapa ms. : desenho à nanquim. 56 x 81 cm. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil.

Mapa 49: Mapa da província de São Paulo, com representação atualizada das redes viária, urbana e hidrográfica (1841)



Fonte: Daniel Pedro Müller. *Mapa Chorographico da Provincia de São Paulo*. Paris: Alexis Orgiazzi, [1841]. 1 mapa, impr.: 66 x 96 cm. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.