



Revista Brasileira de História  
ISSN: 0102-0188  
rbh@edu.usp.br  
Associação Nacional de História  
Brasil

Soares de Moura, Denise Aparecida  
Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial  
português (Santos, 1788-1822)  
Revista Brasileira de História, vol. 30, núm. 59, junho, 2010, pp. 215-235  
Associação Nacional de História  
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26314778011>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica  
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822)<sup>1</sup>

*Sub-systems of commerce on the coast of Brazil and formation of inside interests in the dissolution of Portuguese Colonial Empire (Santos, 1766-1822)*

Denise Aparecida Soares de Moura\*

## RESUMO

Discutem-se os primeiros resultados de uma pesquisa sobre o comércio costeiro e suas relações com o funcionamento do sistema colonial e com o contexto da Independência. A tese é de que em portos menores da costa da capitania de São Paulo, como em Santos, havia um grupo de comerciantes que atuava efetivamente no comércio costeiro e defendeu seus interesses de exclusividade de participação nesse setor contra a presença de comerciantes externos à vila. A discussão apoia-se em documentos da alfândega de Santos, como mapas de exportação-importação, mapas de embarcações, ofícios de governadores e juizes da alfândega e requerimentos de negociantes estrangeiros.

Palavras-chave: Império Português; negociantes; comércio costeiro.

## ABSTRACT

The article treats the first results of a research about the coastal commerce and its relations with the colonial system and with the context of the independence. My thesis is that in small ports on shore of the captaincy of São Paulo, like Santos, there was a group of merchants with activities on coastal commerce who defended their concerns in this sector against the presence of stranger merchants. This discussion is supported on documents of Santos customhouse, like maps of exportation-importation, maps of ships, official letters wrote by governor and judge from customhouse and formal petition wrote by merchant strangers.

Keywords: Portuguese Empire; merchants; coastal trade.

\* Universidade Estadual Paulista, Campus Franca. Depto. de História. Av. Eufrásia Monteiro Petrágia, 900. Jardim Dr. Antonio Petrágia. 14409-160 Franca – SP – Brasil. dmsoa1@yahoo.com.br

Este texto apresenta os primeiros resultados de uma pesquisa em andamento sobre o comércio na costa sul da América portuguesa entre as conjunturas de modernização do Império português do final do século XVIII e da sua dissolução, entre 1808 e 1822.

A historiografia sobre o comércio colonial tem investigado os intercâmbios de um ponto a outro na costa da América Portuguesa, os quais ligavam portos principais com periféricos e os periféricos entre si.<sup>2</sup> Além disso, constata-se na documentação administrativa municipal e do Conselho Ultramarino, referente à capitania de São Paulo, o papel militar e comercial proeminente que o porto de Santos vinha alcançando no centro-sudeste-sul do território, o que me levou à conclusão preliminar de que nesse período havia condições para a consolidação de subsistemas de comércio na costa do Brasil.<sup>3</sup>

Esses subsistemas participavam do funcionamento do próprio sistema colonial no seu todo e também levaram ao fortalecimento de interesses que se manifestaram na conjuntura de movimentação política das duas primeiras décadas do século XIX e que culminaram na Independência. Por *subsistemas* estou entendendo os portos periféricos em relação aos portos principais – com atividade predominantemente atlântica, como acontecia com o Rio de Janeiro, Bahia e Recife – e sua atividade mercantil costeira.

A abolição do esquema de frotas pelo alvará de 10 de setembro de 1765 estimulou o amadurecimento dos subsistemas costeiros de comércio, pois legalizou a navegação das embarcações portuguesas entre os portos da costa da América portuguesa. Como dizia o monarca: “que dentro dos meus ditos domínios, possam os meus vassallos navegar livremente; quando bem parecer a cada um deles despachar os seus navios, e para onde melhor conveniência lhes fizer”. Reforçava ainda que “dentro dos meus ditos domínios ... possam navegar de quaisquer portos livres para outros ... e que possam passar quaisquer mercadorias daqueles em que é permitido o comércio de uns para outros portos, sem que para isto seja feito qualquer impedimento ou embargo”. O sistema de frotas, que até então impunha muitas restrições aos portos e à navegação mercantil, já não combinava com os propósitos de inserção mais competitiva do Reino português no comércio europeu.

Apesar dessas limitações impostas à navegação na América portuguesa até certo momento, os subsistemas portuários sempre existiram em várias partes do Império e eram formados por portos que se especializaram no comércio costeiro ou intrainsular, pela combinação de razões naturais (profundidade da barra, ventos e correntes oceânicas) e geopolíticas (facilidade de acesso a certas

áreas onde era necessário assegurar ou consolidar a soberania do Império) e de condições econômicas dos negociantes que neles atuavam.

Russell-Wood lembra que as rotas das “caravelas e carracas portuguesas os levaram a portos que estavam ... integrados em redes de transporte e de comunicação subsidiárias com portos mais pequenos”, o que deu vida extraordinária ao comércio costeiro e facilitou a redistribuição de mercadorias no interior dos domínios, como ocorria na costa da África Ocidental, na costa ocidental do Estado da Índia e no Ceilão.<sup>4</sup>

Na América portuguesa existiram portos “vacionados para o comércio oceânico”, como foi o caso de Belém do Pará, São Luís do Maranhão, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, e aqueles, menores, que se especializaram na cabotagem, como aconteceu com Fortaleza, Ilhéus, Vitória, Angra dos Reis, Parati, Santos, São Francisco do Sul e Rio Grande, dentre outros na costa sul. Alerta Michael Pearson, embora evocando os portos maiores e principais da Ásia, que a grande massa do comércio colonial foi costeira. As observações desses autores inspiraram minha análise mais atenta do que estou denominando de subsistemas, fazendo-os objeto de investigação.

#### UM SUBSISTEMA NA COSTA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO

O porto de Santos, principal da capitania de São Paulo, por razões naturais e geopolíticas tornou-se um subsistema no centro-sul, especialmente a partir de 1788, com a política de incentivos do governador Bernardo José de Lorena, o qual, sob o reinado de d. Maria e parte da regência de d. João VI, procurou concentrar nesse porto o comércio da capitania de São Paulo e da costa sul.

Essa política certamente veio em favor dos negociantes com interesse no comércio de cabotagem baseado na vila de Santos, os quais encontraram argumentos para defendê-lo, em certa medida, no programa de reformas de 1798 de d. Rodrigo de Souza Coutinho. Nesse programa acreditava-se na formação “política de centros” de força nas partes da América que levassem à centralização administrativa, à defesa do território e à formação mesma de um poderoso Império luso-brasileiro.<sup>5</sup> Um centro de força poderia concentrar responsabilidades administrativas, fiscais, militares e mercantis de área maior, ampliando a margem de eficiência da administração pública do Reino.

Os fundamentos da consolidação de um subsistema portuário na costa sudeste-sul e de um grupo de negociantes com interesses no comércio de ca-

botagem<sup>6</sup> estiveram relacionados, portanto, a essa política maior do Império, que envolvia, entre outras ações, a racionalização do comércio costeiro na capitania de São Paulo, empreendimento que o governador Bernardo José de Lorena tentou levar adiante.

Esses negociantes representaram uma parcela dos interesses portugueses havia muito internalizados<sup>7</sup> e que através do comércio promoveram a integração do centro-sul-sudeste do território do Brasil. O processo de interiorização da metrópole é uma corrente de interpretação na historiografia do Brasil que explica o processo de emancipação com base nas contradições domésticas da política portuguesa, negando uma fratura entre elites coloniais e do reino, mas salientando a divergência entre portugueses do Reino e da nova Corte, estes últimos adeptos da “consolidação de um Império no Brasil”.<sup>8</sup>

Em 1808 a transferência da família real para o Rio de Janeiro representou a vitória das intenções de segmentos ilustrados da sociedade portuguesa e cada vez mais do Brasil em formar um poderoso Império luso-brasileiro,<sup>9</sup> mas também o maior comprometimento com os interesses ingleses no comércio do Brasil de um modo geral, como demonstram medidas como a abertura dos portos em 1808 e os tratados assinados entre Portugal e Inglaterra em 1810, que impuseram taxas de entrada mais vantajosas para os produtos da indústria britânica, em detrimento dos da metrópole,<sup>10</sup> e os de 1815 e 1817, especialmente sobre o tráfico de escravos.

A formação de um poderoso Império luso-brasileiro implicava o fim dos monopólios e a adoção de medidas liberalizantes, o que significava também liberdade comercial, maior abertura da economia para o estrangeiro. Mas nem todos os interesses portugueses estavam concentrados no comércio oceânico, pois existiam também o interno e o costeiro – como já demonstrou fartamente a historiografia –, exigindo certa margem de proteção aos grupos já estabelecidos, nascidos no Brasil ou em Portugal, e que havia muito atuavam no setor. Dessa forma, existiram contradições internas aos próprios portugueses do contexto da nova Corte, influenciando o jogo de forças políticas do período da Independência e relacionadas à articulação das regiões de São Paulo-Minas Gerais-Rio de Janeiro.

Certamente a abertura dos portos em 1808 e os tratados de 1810 assinados entre Portugal e Inglaterra beneficiaram os negócios do Brasil, formalizando uma relação comercial já existente, como indica a tendência de aumento do contrabando<sup>11</sup> e a forte presença anglo-saxã no comércio português.<sup>12</sup>

Os tecidos ingleses ou asiáticos eram a mais importante pauta de importações dos portos principais e periféricos da América portuguesa, e a liberdade desse comércio interessava aos negociantes estabelecidos nas cidades marítimas principais e secundárias. Os negociantes dos portos menores beneficiaram-se indiretamente da abertura dos portos e do tratado de 1810. Quanto menos restrições de comércio fossem impostas às principais praças mercantis, como Rio de Janeiro e Bahia, melhor seria para os negociantes da costa, os quais encontrariam um polo de abastecimento farto e diversificado em preços e mercadorias.

Os interesses desses negociantes costeiros recaíam sobre a redistribuição das mercadorias europeias e a captação de mercadorias coloniais através da atividade da cabotagem, e é nesse campo que a documentação deixa entrever uma movimentação, até mesmo institucional, cujo alvo era assegurar certa margem de proteção ao comércio costeiro promovido por negociantes, de origem reinol ou da própria América portuguesa, estabelecidos e atuantes na vila de Santos e em toda a costa da capitania de São Paulo e do sul do continente.

Não era o comércio oceânico, como acontecia com os negociantes do Rio de Janeiro e das capitanias do norte, como Bahia e Pernambuco, que lhes interessava, até porque não tinham capital e recursos náuticos adequados para tal tipo de empreendimento.

Esses negociantes eram adeptos da liberdade de comércio, e os irmãos José Bonifácio de Andrada e Antônio Carlos representaram bem essa bandeira nas cortes constituintes de 1821. A defesa também da autonomia provincial, ideia que contou com a adesão de representantes da Bahia e de Pernambuco, faz crer, ainda, que procuravam assegurar autonomia política para gerirem com independência os negócios da capitania,<sup>13</sup> que envolviam também o comércio de cabotagem. Mesmo os interesses agrários de partes específicas da capitania estavam intrinsecamente relacionados com o comércio costeiro, pois a produção de açúcar era redistribuída na costa.<sup>14</sup>

O *Diário das Cortes Constituintes* de 1821 merece ser relido visando rastrear exclusivamente a insinuação de interesses de grupos no comércio litorâneo da capitania defendidos pelos deputados paulistas. Algumas situações animam essa sugestão, como a presença majoritária de deputados oriundos da costa da capitania ou com histórico de atuação em vilas diretamente vinculadas ao porto de Santos: dos nove deputados, três eram de Santos, um era nascido em Santos mas fora enviado para o Rio Grande como juiz da alfândega, e três vinham de Itu.

O governo provisório de São Paulo, de 1821, incluía um Ministério da Marinha, embora não possuísse navio de guerra ou mercante. Uma pesquisadora das Cortes Constituintes sugeriu que essa atitude, embora parecesse absurda, poderia conter mais que uma intenção meramente administrativa.<sup>15</sup> A tese da defesa dos interesses de negociantes que atuavam no comércio de cabotagem desde Santos pode explicar a criação desse Ministério no governo da capitania.

Comércio e Independência do Brasil são temas indissociáveis, como já comprovou vasta literatura.<sup>16</sup> A criação de uma Comissão para o Melhoramento do Comércio durante os debates nas Cortes Constituintes também demonstra essa relação, mas o posicionamento do deputado Antônio Carlos de Andrada e Silva, de Santos, incentiva ainda mais a tese que será defendida aqui.

Embora causando polêmica, Antônio Carlos não era adepto da entrada livre de navios nos portos do Brasil e defendia a aplicação de altos impostos sobre a entrada desses navios (Berbel, 1999, p.143-150). Tal medida restringiria a movimentação de embarcações estrangeiras na costa, as quais certamente se concentrariam nos principais portos, resguardando os interesses dos negociantes estabelecidos na cabotagem.

Na viagem de d. Pedro a Minas Gerais, em maio de 1822, a companhia de Estevão de Resende faz desconfiar ainda mais de como interesses no comércio de cabotagem na costa sul do Brasil procuraram cavar uma base de representação na nova ordem política da emancipação.

Estevão de Rezende nasceu em Minas em 1777. Foi eleito em 1823 deputado à Assembleia Constituinte por essa mesma província, depois integrante da Assembleia Geral de 1826, duas vezes ministro do Império (1823 e 1827), senador por Minas Gerais em 1826 e presidente do Senado em 1841. Casou-se com a filha de um português radicado em São Paulo, o brigadeiro Luiz Antônio de Souza, abastado negociante de fazendas secas, com representação comercial em Sorocaba, Santos, Iguape, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Rio de Janeiro, e em Amarante (Portugal) e no Porto. Foi ainda senhor de vários engenhos na capitania e de armazém na vila de Santos.<sup>17</sup>

#### LIMITES DA BUROCRATIZAÇÃO NOS SUBSISTEMAS

Existe boa e importante bibliografia que já conceitua com segurança os negociantes da cidade de São Paulo e suas conexões mercantis internas e ex-

ternas no século XVIII.<sup>18</sup> Minha prioridade, contudo, é a movimentação mercantil na vila de Santos, com o objetivo de compreender como funcionava um subsistema em dado contexto. Não é minha intenção, neste momento, traçar o perfil socioeconômico dos negociantes em si. É certo, contudo, e de acordo com Maria Borrego e Maria Viveiros, que vários negociantes que viviam na cidade de São Paulo atuavam na vila de Santos.

Para a tese defendida neste texto, de consolidação de interesses mercantis na costa sul da América Portuguesa e sua influência sobre a ordem política da Independência, apoio-me em dados qualitativos. A investigação dos portos menores e que formavam subsistemas na costa é dificultada pela escassez de dados quantitativos.

Embora a partir do governo pombalino tenha havido um esforço significativo para a arrecadação de recursos visando reconstruir Lisboa após o terremoto de 1755,<sup>19</sup> com a criação de um órgão centralizador da receita e da despesa da Coroa, que funcionava no reino, e das Juntas da Fazenda, instaladas nas capitanias, a documentação sugere que a movimentação de entrada e saída das embarcações nos portos menores ficava nas mãos de funcionários alfândegários, os quais apenas circunstancialmente eram chamados pelo governador a prestar contas das finanças portuárias.

Mesas de Inspeção foram instaladas nos portos principais em 1751,<sup>20</sup> e é bastante sugestivo que no Arquivo do Estado de São Paulo exista apenas uma lata com documentos da alfândega de Santos. Esse dado já indica o pouco rigor da estatística do reino nos portos menores. Também existe a possibilidade de essa contabilidade encontrar-se nos portos principais, aos quais estes menores se vinculavam mais diretamente. No caso de Santos, era o Rio de Janeiro.

Mas em meio a esses papéis da alfândega de Santos mantidos no Arquivo do Estado existe um mapa de exportação desse porto para o ano de 1798, elaborado, portanto, sob a administração de um dos governadores, Martinho de Melo Castro e Mendonça, que mais se preocupou com a coleta de dados da economia de São Paulo, possivelmente motivado pela ação de d. Rodrigo de Souza Coutinho à frente da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos.<sup>21</sup>

Em tabela manuscrita com os produtos exportados para Lisboa e Rio de Janeiro, aparecem quatro colunas que registram arroz, café, couros e azeite de baleia. Mas logo abaixo há uma inscrição que detalha melhor a atividade mercantil do porto e, ao mesmo tempo, demonstra os limites e a reduzida severidade contábil dos funcionários da alfândega.



Diz o texto:

além dos quatro gêneros acima ditos próprios da produção da terra, exporta-se para Lisboa e Rio de Janeiro, oitenta mil arrobas de açúcar, pouco mais ou menos que vieram em cavalgadas da Vila de Itu e outras de serra acima, para esta aonde se encaixou, como também outros efeitos e mantimentos produções das ditas vilas que nesta se exportam para a Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande e que tudo aqui faz o maior tráfico como vila e porto de mar notável e interessante a esta capitania.

Alguns pontos chamam atenção nesse documento, como o registro do açúcar em parte secundária – ou seja, em uma inscrição externa e abaixo da tabela elaborada pelo funcionário alfandegário. Como principal gênero da economia agroexportadora da capitania o açúcar mereceria registro mais rigoroso dos valores e das quantidades exportadas, mas não é o que ocorre.

O documento refere-se ao cômputo das exportações do ano de 1798 e não há a notificação, em momento algum, do sal, um dos principais produtos de demanda da América portuguesa, principalmente em áreas fortemente vinculadas à economia criatória de muares.

Esse dado ajuda a rever a tese de que o porto de Santos teria sido um “porto do sal”, e a menção a “outros efeitos e mantimentos”, que o documento não nomeia, contribui para uma visão mais diversificada da atividade desse porto e para a reformulação da ideia de que o Caminho do Mar, passagem obrigatória para quem vinha do interior da capitania, fosse meramente um “caminho do açúcar”.

Para esse período não foram encontrados nessa documentação alfandegária os mapas das embarcações que entraram neste porto e dele saíram, como foi feito para os anos de 1808 e 1818.<sup>22</sup> O documento de 1798 fala em Rio de Janeiro, Bahia e Rio Grande.

Os mapas das embarcações, contudo, são mais detalhados, e os dois localizados na lata Alfândega de Santos mostram os intercâmbios desse porto com portos do sul (Rio de São Francisco, Ilha de Santa Catarina, Laguna, Porto Alegre, Rio Grande), da costa norte e sul da capitania de São Paulo (Ubatuba, Vila Bella, São Sebastião, Iguape, Cananeia, Paranaguá), Rio de Janeiro, Espírito Santo, a costa das capitanias do norte (Pernambuco, Maranhão, Bahia), Lisboa, Ilha da Madeira, Porto, Figueira, a costa oriental e a faixa costeira ocidental da África (Moçambique e Cabo Verde). Como já havia ocorrido a

abertura dos portos, aparecem também Londres e províncias da América hispânica (Buenos Aires e Montevideu).

Ainda assim, o mapa de 1798 é importante porque já anuncia uma movimentação mercantil num porto pequeno da costa sul da capitania de São Paulo com relativa diversificação. Entretanto esse mapa deve ser lido à luz de uma governadoria, a de Martinho Mello e Castro, que começava realmente a exigir maior austeridade no registro da movimentação e contabilidade de um porto não predominantemente oceânico, como era o caso de Santos e de outros menores na mesma costa.

Desde pelo menos o governo do Morgado de Mateus, sob o estímulo da política pombalina, havia preocupação com a eficiência e racionalização do sistema financeiro. Mas ainda levaria algum tempo, entrando nas primeiras décadas do século XIX, para que os governadores de São Paulo aplicassem, concretamente, uma política contábil mais efetiva.

A chegada de tempos mais rigorosos na cobrança dessa contabilidade, já numa fase de interesses consolidados na costa, pode ter sido o motivo dos desentendimentos entre funcionários alfandegários e o governador. Alguns desses funcionários eram também negociantes, a exemplo de Bento Thomaz Vianna, administrador da mesma instituição e negociante-consignatário, como parece ser a principal característica de atuação dos negociantes do porto de Santos.

A percepção do Brasil como centro da economia do Império, a mudança da corte para o Rio de Janeiro e a interiorização na colônia dos órgãos fiscalizadores podem ter subtraído dos portos menores uma condição anterior de maior autonomia no gerenciamento de suas movimentações e receitas.

Alguns governadores de capitanias, especialmente no início do século XIX e próximo à Independência, foram mais rigorosos na fiscalização desses portos, como fez em 1819 o governador João Carlos Augusto D'Oeynhausen, em ofício, ao solicitar ao juiz da alfândega de Santos que remetesse “sem perda de tempo os mapas de importação e exportação ... dos anos de 1817 e 1818”. Reforçava, ainda, ser de “primeira necessidade” que eles fossem enviados ao governo da capitania na “conformidade das reais ordens”.

A resposta dada pelo juiz da alfândega ao governador D'Oeynhausen mostra o quanto os portos menores tinham uma tradição de quase autogerenciamento e a medida do mal-estar provocado entre funcionários régios com a racionalização da máquina fiscal e fiscalizadora do período joanino.

Disse o juiz que em 16 de abril de 1809 o Tribunal da Real Junta de Co-

mércio do Rio de Janeiro já lhe havia encarregado “a fortuna dos referidos mapas” e “nenhum dos Excelentíssimos senhores governadores e capitães gerais” da capitania havia-lhe exigido tais mapas, à exceção do Conde de Palma (d. Francisco de Assis Mascarenhas), que ainda assim, segundo o juiz, não lhe impôs “obrigação alguma de fazer semelhante remessa da ordem” que na ocasião ele recebia de Oeynhausen.<sup>23</sup>

O controle da movimentação dos portos menores abrandava-se também na própria estrutura de funcionamento da alfândega. Segundo o mesmo juiz dava conta ao governador, em 1821, ao novamente ser alertado para a apresentação dos mapas de importação e exportação, os oficiais da alfândega somente trabalhavam nesses mapas “quando não estavam ocupados no despacho das mercadorias ou nas descargas do sal”, porque para ele “estes dois expedientes [tinham] toda a preferência na forma do foral em benefício do comércio”.

A tentativa de colocar os guardas da alfândega “ao menos nas reduções das faturas das fazendas” foi infrutífera, porque segundo o próprio juiz “quase todos eles não sabiam escrever nem contar, requisitos além de outros que devem ter para serem providos”.

Os mesmos oficiais que carregavam e descarregavam as embarcações tinham de elaborar os mapas “circunstanciados”, como se dizia à época, contendo o registro de todos os gêneros descarregados no porto, “designando valores, volumes e pesos, e o lugar de onde vieram”, ocorrendo o mesmo para o caso das exportações.

Outro detalhe de interesse na argumentação do juiz é o de que funcionários não capacitados, não instruídos – requisito essencial para adquirir o direito de exercício de tais funções –, podiam ser convocados para o registro da movimentação portuária, lembrando ainda o juiz que sobre essa questão jamais havia sido ouvido “porque há muito tempo que a Junta da Real Fazenda [deixara] de exigir informação [dele] para lhe passar o provimento contra a disposição do Foral, e prática inalterável de todas as alfândegas”.<sup>24</sup>

Considerar essa questão da estrutura de funcionamento dos portos menores, menos fiscalizados pelos governadores, com acúmulo de tarefas dos oficiais ou atribuição de obrigações de registro da movimentação portuária a funcionários não qualificados é essencial para se compreender por que existem tão poucos dados de época sobre esses portos, especialmente na segunda metade do século XVIII, e para se dar o devido valor ao problema da presença ilegal de estrangeiros e do contrabando, certamente maior nesses pontos da costa.

## SUBSISTEMAS: PARAÍSO DO CONTRABANDO E DE CONTRABANDISTAS

Mesmo após a abertura dos portos, as cidades marítimas menores ainda conservavam deficiências na estrutura administrativa alfandegária que tornavam o comércio de cabotagem atraente para os negociantes estabelecidos no Brasil e para os estrangeiros, os quais passavam a contar a seu favor com o ambiente de convicções de liberdades e de liberdade de comércio do período.

No litoral norte da capitania de São Paulo, em São Sebastião, não havia em 1810 alfândega ou pauta de direitos, e pagava-se apenas pela entrada e não pela saída de mercadorias. Nesse ano, o inglês Luís Pirigal comprou uma série de produtos nessa vila e deu apenas “fiança idônea” para os transportar para o Rio de Janeiro.

Inglêses parecem ter sido presença constante em Santos, até porque esse era um porto que demandava grande quantidade de tecidos, ordinários e de luxo. Mas esse porto era também um coadjuvante do circuito mercantil do couro, em grande medida dominado pelo porto do Rio Grande.<sup>25</sup>

Acredito ter havido tendência de estrangeiros, não de origem portuguesa, se introduzirem cada vez mais no intenso comércio na costa periférica sudeste e sul, sabendo-se que muitos desses negociantes muitas vezes eram “homens do mar” ou “homens de marinhagem”, definição dada por algumas testemunhas em processos de solicitação de habilitação de Familiar do Santo Ofício. Desse modo, nem sempre tinham um sítio terrestre de moradia. Esse parece ser o caso do corsário inglês Thomas Taylor, que negociava com uma sumaca espanhola na costa sul. Em maio de 1806 arribou em Santos, escorado na argumentação apresentada por quase todos os negociantes estrangeiros da costa do Brasil, antes da abertura dos portos: conserto e direito de hospitalidade às embarcações avariadas.

Alguns portos da costa do Brasil, tidos como estratégicos na defesa dos domínios da Coroa portuguesa contra a penetração estrangeira, contavam com forte presença de forças militares, destacadas em guarnições, fortalezas e fortes. Desde ao menos o início do século XVIII, com a política de portas fechadas da Coroa em relação às zonas minerais tradicionais de Minas Gerais, a vila de Santos passou a ter essa condição.

A presença enraizada de oficiais ou soldados nas cidades marítimas parece ter tido certa influência sobre uma permissividade ou facilidade de relação e contatos destes com corsários, negociantes estrangeiros e contrabandistas. Muitas vezes cabos milicianos tinham também o serviço de mestre e contra-

mestre de sumacas, sendo homens que viviam entre a milícia e o comércio costeiro.

A abertura dos portos, em 1808, abriu o mercado consumidor da América portuguesa para os produtos manufaturados de outras nações, transportados em embarcações portuguesas, mas sumacas, lanchas e bergantins estrangeiros continuaram praticando o comércio ilegal na costa sudeste e sul do Brasil, atracando “debaixo de Fortalezas”, como aconteceu na da Barra Grande, em Santos. Contavam, para tanto, com as vistas grossas de oficiais e guardas do forte. Numa ocasião, quando o guarda-mor da alfândega e os guardas das embarcações foram apreender um “pacote com fazenda”, num escaler inglês fundeado na barra da vila de Santos, foram insultados pelos tripulantes ingleses, e, mesmo recorrendo ao oficial do forte e aos guardas da cadeia, receberam como resposta que não havia soldados para auxiliá-los.

Segundo denunciou o guarda-mor, os oficiais do escaler iam até a vila de Santos “cometer venda de fazendas, apresentando escrituras com todo o descaramento” e em seguida “pessoas” da vila iam em canoas à Barra Grande e entravam “publicamente na sobredita embarcação afim de comerciarem”, sob as vistas grossas das tropas à fraude dos reais direitos.<sup>26</sup>

Em certas situações, oficiais davam cobertura aos negociantes estrangeiros, ajudando-os a enfrentarem a fiscalização e a autoridade do poder civil. Foi o brigadeiro e comandante da vila e praça de Santos quem escreveu um ofício ao governador França e Horta, juntando-o à representação de Thomas Taylor, que justificava sua atracagem em Santos.

Taylor alegava que arribara em Santos por falta de mantimentos e água e por necessitar fabricar equipamentos e calafetar a embarcação. Mas para satisfazer essas despesas de mantimentos e manutenção da sumaca, precisava vender parte da carga no porto e pedia autorização para tanto. Junto a esse corsário inglês seguia também um brigue inglês, cujo capitão, Simeão Coleman, também escreveu uma representação dizendo que pagaria o produto – o tributo – à Real Fazenda.

Todos os marinheiros, ingleses e paraguaios, foram unânimes em dizer, em seus depoimentos, que a embarcação era de Buenos Aires, seguia para Montevideu e fora apresada no rio da Prata. Antes de atracar em Santos, a sumaca havia parado também em Santa Catarina.

Corsários ingleses, portanto, navegavam na parte sul da costa da América, apresavam embarcações espanholas e participavam do comércio de cabotagem,

sabendo-se que sumaca era um tipo de embarcação apropriada para esse tipo de navegação mercantil.

O tratamento dado pelo brigadeiro e comandante da vila e praça de Santos a Taylor e Coleman, contudo, não foi de corsário, uma vez que procurou legalizar sua argumentação.<sup>27</sup> Ou, como os próprios negociantes diziam, os documentos eram uma forma de purificar-se.<sup>28</sup>

Ao longo da parte norte e sul da costa da capitania de São Paulo havia muito portos marginais aos da própria vila de Santos, portanto, com fiscalização menos rigorosa, os quais recebiam muitos desses negociantes de nações estrangeiras. Alguns já vinham com carga tratada para negociantes-consignatários da praça de Santos.

Embora fosse do interesse dos negociantes estabelecidos na vila de Santos manterem-se como força predominante no comércio costeiro, é certo que algumas conjunturas ou a indisponibilidade de recursos náuticos adequados podiam impor a necessidade de se adquirir mercadorias de um negociante estrangeiro. A litigiosa região do rio da Prata também poderia levar os negociantes estabelecidos a evitarem a navegação nessa parte, fazendo-os preferir adquirir a mercadoria de embarcações, mesmo estrangeiras, que a trouxessem até Santos.

Em 1804, Pedro Bautro, dono de uma fragata espanhola chamada Fama, saiu de Montevideu com “quarenta e dois mil couros de seu carregamento destinado ao porto de Cádiz” e arribou em São Sebastião, com “gravíssima necessidade de água aberta pelas ‘sintas’”, conforme ele próprio informou no requerimento que escreveu ao governador França e Horta.

Alegava ainda que tamanha tinha sido a avaria em sua fragata que necessitava aliviar parte da carga em uma sumaca e para tanto pedia autorização para enviar para Santos, ao tenente coronel Caetano José da Silva, de 4 a 5 mil couros ou a quem o governador determinasse “para serem dirigidos nas embarcações que se oferecerem em direitura para Lisboa.”<sup>29</sup> O restante seguiria para o porto de Cádiz.

Através, portanto, dos portos menores, os negociantes estrangeiros, antes da abertura dos portos, em 1808, se inseriam no comércio marítimo português, “purificando” sua condição ilegal e introduzindo-se na burocracia do reino através de requerimentos como esse. De fato, Pedro Bautro conseguiu autorização do governador para suas solicitações.

Contudo, enquanto os couros eram baldeados parte para a sumaca Santa Cruz e parte para o Armazém da Armação Real, onde ficariam até a sumaca

Fama ser consertada, Pedro Bautro foi ao Rio de Janeiro e negociou toda a carga e até mesmo a sumaca avariada, para grande contrariedade do capitão-mor comandante, que lembrou, em ofício, que Pedro Bautro havia se comprometido, em requerimento, de enviar 4 ou 5 mil couros para Santos.<sup>30</sup>

A partir daí o capitão-mor assumiu toda a defesa dos couros que deveriam seguir para o negociante-consignatário dessa vila, conseguindo autorização do governador para impedir que Pedro Bautro recuperasse os 3.100 couros que havia baldeado para a sumaca Santa Cruz.

Em novo requerimento Pedro Bautro alegou os direitos de hospitalidade que “exigiam que fosse recebido e socorrido”, desafiando ainda o capitão-mor e o governador ao afirmar que entendia ser essa hospitalidade onerosa, e que pagaria os “títulos de direitos”, mas deveriam dar-lhe “documento, para na presença de seu soberano fazer ver como nesta capitania se observa a hospitalidade com as nações aliadas”.

O certo é que o uso de um argumento diplomático sensibilizou o governador, que autorizou o negociante espanhol a desistir da venda de sua mercadoria em Santos em favor do Rio de Janeiro. Contudo deveria apresentar fiador que garantisse a entrega da courama no Rio de Janeiro e o pagamento dos devidos direitos.

A inserção dos negociantes estrangeiros no comércio de cabotagem antes da abertura dos portos fica bem enunciada com o êxito de Pedro Bautro em conseguir três fiadores, todos da cidade de São Paulo. Fiança envolvia confiança, depositada sobre a própria pessoa, por conhecimento pessoal ou por indicação de outro, em quem se deposita o crédito.

Pedro Bautro, portanto, apesar de alegar ser “um particular, espanhol de nação” e não ter correspondências em São Sebastião ou na capitania, mal podendo, por isso, satisfazer a dita fiança, deveria ter algum nível de inserção na comunidade local de negociantes. Dos seus fiadores, dois ocuparam cargos na câmara de São Paulo. O coronel José Vaz de Carvalho fora juiz e almotacé; Francisco Antonio de Souza, um dos principais negociantes da cidade, com empreendimentos mercantis internos, costeiros e atlânticos, fora almotacé; o terceiro fiador foi José de Andrade e Vasconcellos.<sup>31</sup>

Como já disse, algumas circunstâncias poderiam fazer um negociante estabelecido na América portuguesa e envolvido em negócios costeiros abrir certa margem de participação no setor aos negociantes estrangeiros. Mas de certa maneira, o êxito de seus negócios e o fortalecimento como grupo dependia de certo nível de proteção da política régia, como acontecia antes de 1808.

A documentação indica que estrangeiros sempre negociaram na costa, vendendo mercadorias europeias ou coloniais aos negociantes-consignatários dos portos menores ou comprando mercadorias coloniais para redistribuí-las nos portos maiores, mas era uma atuação sempre sujeita aos freios da legislação portuguesa, e os negociantes estabelecidos, por sua vez, sempre tinham o recurso à lei quando se sentiam lesados por eles.

A abertura dos portos e mesmo o clima de liberdades do tempo podem ter tido o efeito de deixar mais à vontade o trânsito de comerciantes estrangeiros na costa. Em 1813, um aviso régio e uma nota da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, ambos encaminhados ao lorde Strangford, também foram dirigidos ao governador da capitania de São Paulo, Luís Teles da Silva (marquês de Alegrete), confirmando que ficava suspensa a efetiva cobrança do direito de baldeação sobre as mercadorias inglesas.

A baldeação era uma etapa comum no comércio de cabotagem, e o tratado de 1810, que previa tarifas favoráveis às manufaturas britânicas transportadas em embarcações portuguesas, pode ter sido seguido, como sugere o aviso régio, por medidas que previam a redistribuição costeira.

Ao mesmo tempo, além das tarifas vantajosas sobre suas mercadorias, os negociantes ingleses alcançavam certo favorecimento, pois em vez de pagarem diretamente pelo direito de baldeação, poderiam apresentar apenas fiança, algo que certamente conseguiam com certa facilidade no seu meio de relações mercantis costeiras.

Por avisos régios de 15 de novembro de 1814, 9 de janeiro de 1815 e 11 de agosto de 1816, d. João VI havia determinado a proibição do comércio de cabotagem a estrangeiros, mas eles estavam por toda a costa, atuando nas áreas que funcionavam como subsistemas do comércio colonial, como era o caso de Santos, redistribuindo mercadorias coloniais entre os portos e comercializando fazendas europeias.

Em 1816, mesmo ano em que emitiu o último aviso que procurava eliminar do comércio de cabotagem o estrangeiro, d. João VI, possivelmente sob pressão inglesa, permitiu que estrangeiros exportassem para qualquer porto da costa os produtos de sua própria lavoura.

Tratava-se, portanto, de um comportamento político pendular que terminava por desagradar a cada momento um: às vezes os negociantes estabelecidos, que exerciam o comércio na costa do Brasil, às vezes os negociantes estrangeiros (Costa, 1980, p.77-78).

No governo da capitania de São Paulo, na conjuntura da Independência,



parece ter havido representação dos interesses dos negociantes estabelecidos que atuavam no comércio da costa sul do Brasil. Em 1821 os negociantes dessa praça se reuniram e escreveram um requerimento de denúncia ao vice-presidente e secretário do interior e fazenda do governo provisório de São Paulo contra um bergantim inglês, que entrara no porto “carregado de sal comprado no Rio de Janeiro pelo preço daquele mercado”. Como resposta tiveram a notificação do juiz da alfândega para que embargasse o dito sal e explicasse os motivos de ter permitido o descarregamento.<sup>32</sup>

O juiz da alfândega procurou se justificar dentro da própria legislação portuguesa, alegando que a proibição do comércio costeiro feito por estrangeiros era com “gêneros próprios do país”, e o sal era um produto estrangeiro.

Alguns dias depois da justificativa do juiz uma nova ordem de serviço lhe foi enviada pelo governo provisório da capitania, solicitando a suspensão do embargo imposto ao sal do bergantim inglês. Curioso é que o primeiro ofício e a ordem de serviço foram assinados pelo vice-presidente e secretário do interior e fazenda. Já a segunda foi assinada por “senhores do governo provisório desta província”.<sup>33</sup> Essa situação sugere uma divisão interna que merece ser mais bem investigada.

O requerimento dos negociantes denunciando o inglês não foi assinado, mas escrito na terceira pessoa do plural. Possui um conteúdo que denota força de convicção na proteção que possuíam junto à Corte.

Acreditavam claramente que “S. M. [havia] ordenado a favor do comércio interno e negociação nacional a proibição do comércio costeiro chamado de cabotagem, a estrangeiros, por aviso régio de 15 de novembro de 1814 expedido ao governo desta província”.

Reconheciam, contudo, que os estrangeiros entravam inteiramente “nesse comércio e negociação” proibidos, sendo um desses exemplos o bergantim Courier, que entregaria a carga de sal a um negociante inglês, Guilherme Whittaker, que aparece registrado nos maços de população da vila de Santos.

Mas há um momento em que muito transparece o quanto pode ter existido na costa da capitania de São Paulo a defesa do comércio praticado por “nacionais”, sabendo-se que essa designação diz mais respeito a portugueses estabelecidos há certo tempo ou nascidos na América portuguesa.

É quando dizem:

este procedimento de descarga diametralmente oposto ao espírito e letra das reais ordens a favor do comércio interno e negociação nacional, a ser praticável, e fran-

quear-se o comércio ou concurso de estrangeiro nos mesmos como eles projetão e começam a praticar um após de outros ... fará com que em breve se apossem os mesmos estrangeiros inteiramente de nosso comércio e navegação ... excluídos os habitantes deste reino e província empregados em tão útil ramo de seu gozo, que desapareça ao mesmo tempo este resto existente de nossa *marinha mercante* e o resto de numerário em giro que tanto ambicionão os estrangeiros.<sup>34</sup>

Nesse momento de crise do Império, parece que os negociantes que atuavam na vila de Santos conservavam a percepção que sempre tiveram de que as ordens do rei garantiam-lhes uma margem de proteção. A presença de representantes paulistas nas cortes constituintes ou na nova ordem política de 1822 pode dizer respeito a essa defesa de uma *marinha mercante* na costa do Brasil. Essa intenção aparece na própria atitude do governo provisório de São Paulo, que criou um Ministério da Marinha, chefiado por Miguel José de Oliveira Pinto.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os subsistemas de comércio na costa do Brasil dizem respeito, portanto, aos portos não diretamente envolvidos no comércio atlântico, mas que polarizaram a movimentação de mercadorias coloniais e europeias na costa e em direção ao interior. Muitos chegaram a ser ponto de influência sobre extensas áreas na costa, como foi o caso da vila de Santos.

A ação administrativa e fiscalizadora do Império português tinha texturas desiguais no conjunto do território do Brasil e ao longo de sua costa. Assim, os portos menores, por disporem de administração alfandegária mais frouxa, tenderam a ser atraentes para negócios de comerciantes tanto portugueses como estrangeiros, pois não pagavam taxas de saída de mercadorias e contavam com recursos de controle e fiscalização menos rígidos.

Com a abertura dos portos, o governo de d. João VI, comprometido com os ingleses, tentou se equilibrar entre proteger os interesses de portugueses que havia muito atuavam nesses portos e no comércio de cabotagem, e garantir, em certa medida, uma inserção que os negociantes estrangeiros, especialmente ingleses, já possuíam.

Foi nesse jogo político de equilíbrio tenso que os interesses da capitania de São Paulo podem ter se introduzido na nova ordem política de 1822. Não como uma economia agroexportadora – que ainda não atingira a proporção

que viria a ter no período do café, ainda muito distante, mas já sinalizado com a presença de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro no Ministério da Agricultura do governo provisório de 1821 –, mas como uma economia do comércio de cabotagem.

## NOTAS

<sup>1</sup> Este texto faz parte de uma pesquisa que vem sendo desenvolvida há pelo menos dois anos e parcialmente financiada pelo CNPq. Pude amadurecer minha visão de Império português especialmente nas quatro reuniões que aconteceram em 2009 na Cátedra Jaime Cortesão para discussão do quarto relatório do projeto temático Dimensões do Império Português – séculos XV ao XIX, coordenado pela professora Laura de Mello e Souza. Devo à professora Vera Ferlini, coordenadora do núcleo “Dinâmicas Econômicas e Sociais” do mesmo projeto, a recepção desta pesquisa junto à Cátedra e algumas sugestões no início. Na transcrição dos documentos contei com a colaboração de meu então orientando de Iniciação Científica Felipe Garrido, atualmente aluno do mestrado do Programa de Pós-Graduação da Unesp, *campus* de Franca.

<sup>2</sup> SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.73-106; VALENTIN, Agnaldo. Comércio marítimo de abastecimento: o porto de Iguape (São Paulo), 1798-1880. Disponível em: [www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe\\_2003\\_73.pdf](http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_73.pdf); MEINZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, São Paulo: Depto. de História, FFLCH, USP, n.154, p.251-266, 2006; OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2007.

<sup>3</sup> Devo a formulação dessa ideia a um frutífero diálogo que mantive com Mozart Vergetti ao assistir à sua comunicação em mesa redonda no II Encontro Internacional de História Colonial, em 2008, em Natal, RN.

<sup>4</sup> Essa combinação de razões naturais e de Estado para um porto alcançar o *status* de monopólio na navegação, porém oceânica, é demonstrada por Elliot para o caso de Sevilha e seu complexo de portos San Lúcar e Cádiz. Ver *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*. New Haven and London: Yale University Press, 2007, p.108-109; RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: Difel, 1998, p.63-65. Em algumas áreas do Império português, contudo, os portugueses não praticaram o comércio costeiro, que esteve nas mãos da população local, como foi o caso da África oriental. Ver PEARSON, Michel N. Markets and merchant communities in the Indian Ocean. In: BETHENCOURT, Francisco; CUR-

TO, Diogo Ramada. *Portuguese oceanic expansion – 1400-1800*. Cambridge University Press, 2007, p.93-95 e 101.

<sup>5</sup> BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec, 1999, p.166.

<sup>6</sup> Russell-Wood adverte que fora dos domínios do Estado do Brasil, os portugueses se envolveram pouco no comércio costeiro. Em sua constatação faltou, contudo, precisar com mais detalhe se aqueles que praticavam tal comércio eram residentes nas áreas específicas da atividade, se eram “homens do mar”, como diz a documentação da época, ou se viviam no Reino. Em certas áreas eles não se envolveram diretamente na cabotagem, como no Golfo do Benin, na África Oriental. Ver RUSSELL-WOOD, 1998, p.63-65.

<sup>7</sup> Dos 12 negociantes da vila de Santos que estou considerando como principais, por terem alcançado a Habilitação de Familiar do Santo Ofício e possuírem patente militar elevada, dez são nascidos em Portugal; destes, seis eram oriundos da Comarca do Minho.

<sup>8</sup> DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTA, Carlos Guilherme. *1822: dimensões*. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 1986, p.169.

<sup>9</sup> Márcia Berbel admite que nas cortes constituintes de 1821 a proposta política dos paulistas aproximava-se da ideia de “poderoso império” luso-brasileiro sonhada pela “elite ilustrada desde o final do século XVIII”. BERBEL, 1999, p.78.

<sup>10</sup> É preciso lembrar que a tarifa favorável de 15% de direitos sobre as manufaturas inglesas era aplicada sobre aquelas importadas “por conta dos portugueses”. Essa presença inglesa na economia do Brasil no período joanino deve, contudo, ser matizada, com certa margem de protecionismo aos interesses portugueses que D. João VI procurou assegurar, como adverte Emília Viotti da Costa: “as regalias que D. João VI concedia com uma das mãos ao comércio estrangeiro, procurava restringir com a outra, que estendia aos portugueses. Ver Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em perspectiva*. 11.ed. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1980, p.78.

<sup>11</sup> Para uma criativa discussão, bem fundamentada em dados qualitativos, sobre a diferença entre condenar e proibir o contrabando no Império português, ver PIJNING, Ernst. A new interpretation of contraband trade. *Hispanic American Historical Review*, v.81, p.733-738, 2001; e Contrabando na legislação portuguesa durante o período colonial. SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA (SBPH). *Anais da XIV Reunião*. Salvador, p.85-88, 1994.

<sup>12</sup> PEDREIRA, Jorge Miguel de Melo Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995, p.118-119.

<sup>13</sup> Segundo Márcia Berbel, o apoio de São Paulo ao príncipe regente estava condicionado, dentre outras exigências, à “livre gestão da economia provincial (negativa à remessa de fundos para o Erário, na Corte” e ao “direito de representação contra execuções de leis e decretos, contrários às peculiaridades e circunstâncias locais, a juízo da Junta” (1999, p.74).

Sobre o projeto paulista nesse período é imprescindível também dar muita atenção aos trabalhos de Miriam Dolhinikoff.

<sup>14</sup> Refiro-me aos produtores do quadrilátero tradicional do açúcar, estudados por Petrone e ligados ao porto de Santos. Mas havia também, embora ainda não estudados, os produtores das vilas do norte, mais vinculados à costa norte da capitania, através dos portos de Ubatuba e São Sebastião. PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1888)*. São Paulo: Difel, 1968.

<sup>15</sup> BERBEL, 1999, p.74 e 76. Dos nove deputados, sete vinham de representações de Santos ou Itu, o que indica a base da representatividade da capitania de São Paulo naquele momento.

<sup>16</sup> DIAS, 1986; LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842. 2.ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1993; OLIVEIRA, Cecília Helena. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. São Paulo: Uduf/Ícone, 1999. Entre as propostas nas cortes constituintes havia uma de defesa do comércio “como atividade quase bélica, comandado e dirigido pelo Estado luso-brasileiro com o objetivo de fortalecê-lo perante os outros. Comércio e marinha apareciam associados na defesa do território e ambos seriam extensões da competência estatal”. Era quase o velho monopólio mercantilista (BERBEL, 1999, p.150).

<sup>17</sup> COSTA, 1980, p.119; e LEONZO, Nancy. Um empresário nas milícias paulistas: o brigadeiro Luís Antônio de Souza. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, Tomo 30, 1980/1981, p.246-247.

<sup>18</sup> ARAÚJO, Maria Lúcia Viveiros. *Os caminhos das riquezas dos paulistanos na primeira metade do Oitocentos*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2006; e BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010.

<sup>19</sup> Para ponderar o caráter de marco do pombalismo nas reformas do Estado português e para uma visão mais completa da complexidade dessa conjuntura de 1755-1763, entre o terremoto e a guerra dos Sete Anos, recomenda-se ler MONTEIRO, Nuno Gonçalo. As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a D. Rodrigo, texto a ser publicado e gentilmente cedido pelo autor para leitura e discussão prévia. Reforça essa ideia o imprescindível livro de SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p.49.

<sup>20</sup> ALDEN, Dauril. *Colonial roots of modern Brazil*. Berkeley: University of California Press, 1973, p.12. Essas Mesas de Inspeção estavam subordinadas à Junta de Comércio de Lisboa desde 1755.

<sup>21</sup> Mapa da exportação dos produtos da paróquia da vila de Santos no ano de 1798. Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, doc. 1-25-2. Chega-se a considerar que o Morgado de Mateus teve um interesse mais incipiente pela estatística da economia paulista e que os “elementos coligidos pelo governador paulista (Melo e Castro) são imprescindíveis”.

díveis para o estudo da história econômica de São Paulo”. PETRONE, 1968, p.137-138. Essa mesma autora aponta os limites e dificuldades para se obterem dados estatísticos sobre a economia de São Paulo e a movimentação dos portos secos e de mar, como o de Santos, principalmente para o século XVIII.

<sup>22</sup> Mapa das embarcações que entraram e saíram nesse porto de Santos, 1808 e 1818. Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, docs. 1-14-2 e 1-20-4.

<sup>23</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 21, doc. 1-21-3, 1819.

<sup>24</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, doc. 1-23-15, 1821.

<sup>25</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 15, doc. 1-15-2, 1810 e 1-15-3, 1810. Ver também MENZ, Maximiliano M. *Entre dois Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1822)*. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP. São Paulo, 2006; OSÓRIO, 2007.

<sup>26</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço,1, pasta 13, doc. 1-13-3, 1808; doc. 1-13-4, 1808; 1-13-5, 1808.

<sup>27</sup> Autos-cíveis de exame e vistoria feita numa sumaca espanhola... neste porto apresada pelo brigue inglês de que he mestre Thomas Taylor. Apesp, ordem 236, cx. 10, doc. 10-6-46, 1806.

<sup>28</sup> Isto disse Pedro Bautro, um negociante espanhol que arribou em São Sebastião em 1804. Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 9, doc. 1-9-24, 1804.

<sup>29</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 9, doc. 1-9-7, 1804.

<sup>30</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 9, doc. 1-9-15, 1802.

<sup>31</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 9, docs. 1-9-23 e 1-9-24, 1804.

<sup>32</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 23, doc. 1-23-23, 1821.

<sup>33</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 23, doc. 1-23-26, 1821.

<sup>34</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 23, doc. 1-23-27, 1821, grifo meu.

Artigo recebido em dezembro de 2009. Aprovado em junho de 2010.