

ARTIGO

DO SERTÃO PARA O MAR:

O PAPEL DO RIO DE JANEIRO NA “ATLANTIZAÇÃO” DA ECONOMIA PAULISTA NOS TEMPOS DA INDEPENDÊNCIA

JOSÉ ROGÉRIO BEIER

Pós-Doc/Museu Paulista-USP

Doutor em História Econômica/FFLCH-USP

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5938-4924>

RESUMO: Este artigo analisa o papel do Rio de Janeiro no processo de atlantização da economia paulista, sobretudo, a partir da chegada da corte na então capital da América portuguesa em 1808. Ainda que este processo viesse se desenrolando desde o último quartel do Setecentos, aqui centramos o foco de nossas análises “nos tempos da Independência”, pois entendemos ter havido uma aceleração desse processo justamente nesse período. Assim, em meio ao processo de integração da capitania paulista aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português, buscamos relacionar a consolidação da lavoura canavieira exportadora no planalto paulista, à formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo que comunicava as áreas produtoras, localizadas no interior da capitania, a Santos e Rio de Janeiro, principais portos de escoamento dos produtos paulistas destinados à exportação.

PALAVRAS-CHAVE: Economia açucareira; Infraestrutura viária; Mercado externo; São Paulo; Rio de Janeiro.

DESDE EL INTERIOR HACIA AL MAR:

EL PAPEL DE RÍO DE JANEIRO EN LA “ATLANTIZACIÓN” DE LA ECONOMÍA PAULISTA EN LOS TIEMPOS DE LA INDEPENDENCIA

RESÚMEN: Este artículo analiza el papel de Río de Janeiro en el proceso de “atlantización” de la economía paulista, especialmente después de la llegada de la corte portuguesa a la entonces capital de su colonia americana en 1808. Aunque este proceso venía desarrollándose desde el último cuarto del siglo XVIII, aquí enfocamos nuestro análisis “en los tiempos de la Independencia”, pues entendemos que hubo una aceleración de ese proceso precisamente en este período. Así, en medio del proceso de integración de la capitanía paulista a los circuitos marítimos del sistema mercantil del Imperio portugués, buscamos relacionar la consolidación de la plantación de caña de azúcar para exportación en el altiplano paulista, con la formación de un subsistema de comercio terrestre-marítimo que puso en comunicación las áreas productoras, ubicadas en el interior, a Santos y Río de Janeiro, principales puertos para el flujo de productos paulistas destinados a la exportación.

PALAVRAS-CHAVE: Economía azucarera; Infraestructura viária; Mercado exterior; São Paulo; Rio de Janeiro.

FROM THE HINTERLANDS TOWARDS THE SEA:

THE ROLE OF RIO DE JANEIRO IN THE “ATLANTIZATION” OF THE SÃO PAULO ECONOMY IN THE TIMES OF THE INDEPENDENCE

ABSTRACT: This paper analyzes the role of Rio de Janeiro in the “atlantization” process of the São Paulo economy, especially after the arrival of the Portuguese court in the former capital of its American colony in 1808. Although this process had been unfolding since the last quarter of the 18th century, here we focus our analysis “in the times of Independence”, as we understand that there was an acceleration of this process precisely in this period. Thus, in the midst of the process of integration of the captaincy of São Paulo to the maritime circuits of the mercantile system of the Portuguese Empire, we seek to relate the consolidation of the sugarcane plantation for export in the São Paulo plateau, to the formation of a subsystem of land-sea trade that put in communication the producing areas, located in the interior of the captaincy, to Santos and Rio de Janeiro, main ports for the flow of São Paulo products destined to the external market.

KEYWORDS: Sugar economy; Roads infrastructure; External market; São Paulo; Rio de Janeiro.

Recebido em: 30/04/2022

Aprovado em: 06/07/2022

DOI: <http://dx.doi.org/10.23925/2176-2767.2022v74p7-41>

A cabotage, era o Comercio que aqui se fazia por mar até o áno de 1789, presentemente achasse o Comercio do Porto de Santos para Europa estabelecido, como hé notório, e como tenho feito presente a S. Mag.^e pelos Mapas das Cargas dos Navios, remetidos pela Secretaria de Estado; Parece-me que podem presentemente 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 estavão os Negociantes de S. Paulo, de merecerem este nome, do que o de Caixeiros dos do Rio (RELATÓRIO, [c. 1797], pp. 124-125).

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 (reinou de 1777-1815), 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, 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.

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 importantes a quem deseja entender como se deu o processo de atlantização da economia paulista em fins do período colonial, bem como o papel desempenhado pela praça mercantil do Rio de Janeiro nesse processo.

Nesse sentido, uma primeira questão a ser elucidada diz respeito à participação da capitania de São Paulo nos quadros do comércio ultramarino português em meio a uma “conjuntura de prosperidade” que marcou a última década do XVIII e primeira do XIX, como se verá adiante. Outro ponto importante para se compreender esse processo é a qualificação da atividade mercantil do porto de Santos a fim de apreendermos suas características mais gerais, como a variedade dos produtos traficados, seus principais destinos e parceiros comerciais, os volumes e valores negociados, além do modo como os produtos paulistas, especialmente o açúcar, se inseriam nos distintos mercados. Um último ponto refere-se ao processo de formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo responsável por comunicar o chamado “quadrilátero do açúcar”,¹ localizado no interior da capitania, ao Rio de Janeiro, principal porto articulador do produto paulista no mercado externo.

Dessa forma, a principal questão que nos propomos refletir neste artigo é compreender em que medida a dinâmica mercantil exportadora de São Paulo, nas duas primeiras décadas do Oitocentos, nos permite caracterizar esta capitania como parte da vasta hinterlândia do Rio de Janeiro, a despeito da atuação de seus governadores e capitães-generais, como Lorena, terem promovido ações específicas para evitar a saída dos gêneros de exportação paulista pela praça carioca.

¹ Termo cunhado por Maria Thereza Schorer Petrone para referir-se ao “quadrilátero formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiá, 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”. Petrone (1968, p. 41).

Propomos fazer essa reflexão “nos tempos da Independência”, pois entendemos que a transmigração da corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, com a conseqüente “interiorização da metrópole”, impulsionou a atlantização da economia paulista, processo que vinha se desenrolando desde o último quartel do Setecentos.² Mais ainda, entendemos que este processo se desenvolve *pari passu* ao da independência política do país, tendo continuidade mesmo durante a década de 1820 e se intensificando após a Abdicação, em 1831.³ Neste artigo, todavia, concentramos nosso foco em chamar atenção para os modos de inserção da capitania paulista nos circuitos marítimos do comércio ultramarino português no âmbito do chamado “renascimento agrícola”,⁴ pois compreendemos que é justamente no bojo desse processo de deslocamento do centro dinâmico da economia colonial, do interior para o litoral, que está a chave para se compreender o papel do Rio de Janeiro nesse processo de atlantização da economia paulista, sobretudo nas duas primeiras décadas do século XIX.

SÃO PAULO NOS QUADROS DO COMÉRCIO ULTRAMARINO PORTUGUÊS

Para compreendermos qual era a inserção da capitania de São Paulo no âmbito do comércio ultramarino português na virada do Setecentos para o Oitocentos é necessário, antes de tudo, ter 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 recorreremos aos dados organizados na série documental *Balança Geral de Commercio do Reyno de Portugal com os seus Domínios*, a qual, segundo

² Sobre o processo de atlantização da capitania de São Paulo, ver a tese de doutorado de Beier (2022).

³ Especialmente após a entrada em vigor das mudanças na estrutura administrativa provincial instituídas pelo Ato Adicional de 1834. Com a criação das Assembleias Legislativas Provinciais, estas casas passaram a gozar de relativa autonomia tributária, bem como a decidir as áreas prioritárias onde investir o orçamento provincial. No caso de São Paulo, alguns eixos do sistema viário passaram a ganhar atenção especial da administração em detrimento de outros, o que permite compreender como os deputados provinciais acabaram intervindo diretamente no processo de atlantização da economia paulista, tema este que, em si, merece ser objeto de outro artigo dedicado exclusivamente ao período posterior a 1822.

⁴ 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 conseqüência do renascimento agrícola foi a mudança do centro dinâmico da economia colonial do interior para a marinha (PRADO JÚNIOR, 1980 [1945], pp. 79-93).

Fernando Novais (2005 [1971], p. 106), é estratégica para se compreender “os êxitos ou as frustrações do mercantilismo ilustrado português em sua ação sobre a enorme colônia americana”.

Assim, iniciamos nossa análise a partir da atividade comercial entre Portugal e o conjunto de suas colônias ultramarinas. Após analisar os valores totais do comércio de importação e exportação, bem como os superávits e déficits entre 1796 e 1811, Novais conclui que era o forte caráter deficitário nas trocas realizadas entre Portugal e suas colônias quem definia o caráter do comércio de Portugal com suas possessões ultramarinas (NOVAIS, 2005 [1971], pp. 113-115). Isso se dava em razão do 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, era o déficit na relação com a América portuguesa quem determinava o caráter do comércio com o conjunto das 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 Portugal. Neste último, vale dizer, a conjuntura também pode ser entendida como 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 colônias.⁵

Assim, é “graças aos produtos brasileiros que o Portugal metropolitano consegue desenvolver um comércio superavitário na viragem do século XVIII para o XIX” (NOVAIS, 2005 [1971], p. 110). Isso porque esses produtos eram reexportados a partir de Lisboa para a Inglaterra e demais nações. 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, para compreendermos melhor o peso de cada capitania, em geral, e a de São Paulo, em particular, nos quadros do comércio ultramarino português.

⁵ O comércio externo de Portugal entre 1796 e 1811 era superavitário com a Inglaterra, Alemanha, Itália, França e Espanha, enquanto era deficitário com a Holanda, os Estados Unidos, a Prússia, a Barbária, a Rússia e a Suécia. 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 (NOVAIS, 2005 [1971], p. 110).

Segundo os 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 (0,4%) dentre as capitanias que importaram produtos diretamente de Portugal nesse período, e na sexta colocação do comércio de exportação (1,5%). 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 do Rio, segundo o estudo de 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).⁶

Assim, as *Balanças de Comércio* apontam para uma inserção muito fraca dos gêneros paulistas no comércio marítimo português em fins do Setecentos. Com efeito, ao avaliar esses números Jobson Arruda afirmou que a participação de Santos, juntamente com Paraíba e Ceará, era “estatisticamente desprezível” (ARRUDA, 1980, p. 136).⁷

No entanto, quer a América portuguesa quer 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 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

⁶ 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 (SANTOS, 1980, p. 32).

⁷ Segundo este autor, 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.

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 outros documentos que registram a expansão e diversificação da produção de gêneros agrícolas destinados à exportação e, mais ainda, pela consolidação da economia açucareira paulista na última década do Setecentos, como já demonstraram os trabalhos de Petrone (1968); Santos (1974) e Serrath (2007).⁸

O robusto crescimento verificado no número de engenhos, no emprego da mão-de-obra escravizada e nos volumes de açúcar produzidos em São Paulo entre 1793-99, indica claramente como essa cultura se beneficiou da conjuntura de alta dos preços dos gêneros coloniais no mercado internacional nesse período.⁹ Considerando-se que a maior parte dessa produção tinha como destino os mercados europeus, intermediado pela Metrópole, então é lícito inferir uma participação da capitania de São Paulo bem mais alentada nos quadros do comércio ultramarino português do que aquela revelada pela análise das *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 1796-97.¹⁰

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? O próprio Jobson Arruda (1980, p. 267) já chamava atenção para o fato de os dados registrados nas *Balanças de*

⁸ Além dos trabalhos de Jobson Arruda (2020; 2000), outros estudos sobre o “renascimento agrícola” e a diversificação de gêneros na capitania de São Paulo a partir do último quartel do século XVII são as dissertações de Marco Micheli (2018) e de Francisco Silva (2003).

⁹ 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: Arruda (1980, pp. 89-120).

¹⁰ 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: Arruda (1980, p. 271).

Comércio não servirem de termômetro para a análise da participação de São Paulo no comércio colonial, pois boa parte da produção paulista era escoada pelo Rio de Janeiro. 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 Reino (ARRUDA, 1980, p. 267).

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 decretadas por esses administradores no intuito de regular o escoamento das exportações paulistas. Como se pode perceber, voltamos, aqui, às “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”.

Sobre estas últimas, Renato de Mattos (2009, pp. 1-3) explica que não se tratava de uma norma legal formalizada para regulamentar as exportações paulistas, mas sim de um conjunto de medidas, inauguradas por Lorena em 1789, a fim de estabelecer o 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 Santos. Embora não seja o objetivo deste artigo reconstituir os detalhes do complexo jogo de interesses por trás da “lei do porto único”, cumpre, ao menos, apontar como as disputas em torno da questão dessas medidas 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.¹¹

Passando ao largo dessa discussão buscaremos, nas páginas que seguem, ainda que brevemente, tratar da formação de um subsistema de comércio terrestre-marítimo, a partir de fins do século XVIII, responsável pela inserção dos gêneros de exportação paulista no Atlântico-Sul. Este subsistema, vale dizer, punha em comunicação, sobretudo, as áreas produtoras de açúcar, localizadas nas chamadas áreas de “serra acima”,¹² com os portos de Santos e Rio de Janeiro, permitindo que os produtos exportados por São Paulo saíssem da capitania por dois circuitos marítimos: o ultramarino, com destino aos portos do Reino, como Lisboa e o Porto; o costeiro ou de cabotagem, por onde rumavam aos demais portos da América portuguesa, como o Rio de Janeiro, Recife e Salvador, ou mesmo para portos platinos, como Montevideu e Buenos Aires. Será a partir da análise do fluxo mercantil através deste subsistema que jogaremos luz sobre o papel da praça do Rio de Janeiro no comércio exportador da capitania de São Paulo.

UM SUBSISTEMA DE COMÉRCIO TERRESTRE-MARÍTIMO PARA A INSERÇÃO DOS GÊNEROS DE EXPORTAÇÃO PAULISTA NO ATLÂNTICO-SUL

A compreensão do processo de articulação da capitania de São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil do Império português a partir do último quartel do Setecentos 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

¹¹ Para uma acurada reconstituição do jogo de interesses por trás das medidas de concentração das exportações em Santos ou da liberação do comércio por todos os portos paulistas, ver as pesquisas de mestrado e doutorado de Renato de Mattos (2009; 2015). Para um estudo relacionando as discussões em torno da lei do porto único e a formação de um sistema mercantil terrestre-marítimo comunicando o planalto paulista ao Atlântico-Sul para a exportação de açúcar, ver a tese de Beier (2022, pp. 119-142).

¹² 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.

Santos. Nesse processo a readequação das vias de comunicação abertas e desenvolvidas durante a primeira metade do Setecentos foi fundamental.¹³

Caio Prado Júnior, em mais de um trabalho, 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 Paulo.¹⁴ 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.¹⁵ 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” (SAMPAIO, 1900-1901, p. 161).

A alusão à metáfora elaborada por Teodoro Sampaio serviu a Prado Júnior (1969, p. 104) para chamar atenção à posição central da cidade de São Paulo no sistema de comunicações do planalto, inspirando-o a elaborar um esquema viário da capitania paulista em fins do século XVIII. Neste esquema, Prado Júnior buscava relevar 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,

¹³ Para um estudo focado na constituição e desenvolvimento dos principais eixos viários do sistema de comunicações de São Paulo, ver o primeiro capítulo da tese de Beier (2022, pp. 35-112).

¹⁴ Em *Formação do Brasil contemporâneo*, por exemplo, Prado Júnior (2008 [1942], pp. 235-263) trata do longo processo trissecular de articulação interna da América portuguesa pelos caminhos antigos; já em *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo*, tenta apontar uma série de influências geográficas que contribuíram para o desenvolvimento de uma cidade tão populosa, como São Paulo, no sítio específico em que esta se encontra, destacando o papel dos caminhos antigos nesse processo (PRADO JÚNIOR, 1969 [1953], pp. 93-110).

¹⁵ Publicado originalmente em 1933, no periódico *Geografia*, da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo* 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 apenas vinte anos depois, em 1953.

conectarem-se uns aos outros a não ser pelo centro do sistema, numa configuração espacial que os geógrafos denominam de “bacia de drenagem”.¹⁶ 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 que ele considerava ser o 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* era a “principal artéria da Capitania” e completava aquilo que denominou de “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos”. Tal sistema, em sua interpretação, era o eixo ou a base do “organismo econômico da capitania de São Paulo” (PRADO JÚNIOR, 1969, pp. 105-107).

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 Setecentos.¹⁷ 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 que estava se estruturando, naquele momento, a partir dos processos de reorganização da infraestrutura

¹⁶ O geógrafo Antônio Carlos Robert Moraes descreve o modelo de ocupação territorial cujo desenho espacial é aquele denominado de bacia de drenagem. Segundo Moraes (2005 [2004], p. 68): “[...] 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”.

¹⁷ 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. (PRADO JÚNIOR, 1969, p. 93).

viária e da consolidação do porto de Santos como principal via marítima de São Paulo.

É verdade 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 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, no âmbito mais geral do sistema mercantil português.

Desta forma, ao mudarmos a escala da análise proposta por Prado Júnior, entendemos 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, uma vez que ele é parte de um sistema maior, justamente o do comércio ultramarino entre Portugal e a América portuguesa. 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 intercapitaniais.¹⁸ 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 do açúcar, que tinha como destino os mercados acessíveis apenas pelo Atlântico-Sul.

É justamente por essa razão que deixamos a escala centrada na configuração do complexo viário-portuário mercantil da capitania de São Paulo, utilizada por Prado Júnior, para analisarmos a configuração desse complexo em uma escala na qual seja possível enquadrar a capitania paulista no âmbito do comércio realizado entre Portugal e as demais capitanias da

¹⁸ Para uma ideia geral acerca do peso do comércio interno na dinâmica mercantil da capitania paulista, ver artigo publicado por Affonso Taunay (1961) 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.

América portuguesa, tendo-se sempre em conta os marcos do Antigo Sistema Colonial, em especial, o exclusivo metropolitano. Nessa escala, fica evidente como o porto de Santos raramente desempenhava o papel de porto final de onde os gêneros paulistas eram remetidos ao mercado Atlântico, de modo que jamais poderia ser considerado, em âmbito geral, como o “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 (2013, pp. 96-97), a variedade de produtos e portos com os quais Santos comerciava diretamente, quer na América portuguesa e Rio da Prata quer em Portugal e África, resta responder qual era a importância do porto do Rio de Janeiro na inserção dos gêneros paulistas nos mercados atendidos pelos circuitos marítimos entre as décadas de 1790 e 1820. Assim, nas páginas seguintes, passaremos a tratar especificamente desse problema, qual seja, o papel desempenhado pelo porto do Rio de Janeiro na articulação da capitania de São Paulo aos circuitos marítimos do sistema mercantil português. Interessa-nos destacar, sobretudo, o Rio de Janeiro – e não Santos – como o verdadeiro articulador do comércio paulista com o mundo exterior, ao menos, nas duas primeiras décadas do Oitocentos.

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 do 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.

Ainda que este conjunto documental apresente uma série de deficiências,¹⁹ entendemos que ele pode nos servir como um bom indicador

¹⁹ 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 Montevideú. 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 Montevideú). Por fim, a qualidade dos dados

para a apreensão das características mais gerais da atividade mercantil paulista realizada através do porto de Santos. As informações contidas nesses documentos 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 das embarcações saídas do porto de Santos

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. Entre os anos de 1799 e 1821 foram registradas as saídas de 1.489 embarcações em direção a 29 portos distintos. 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 temático da *figura 1*, destacado a seguir, apresenta a grande diversidade de portos para os quais o porto santista exportava os gêneros paulistas entre 1799 e 1821.

referentes aos volumes e valores exportados pelo porto de Santos é colocada em dúvida por alguns dos próprios produtores dos documentos. Outra questão são os erros não intencionais, quer na soma 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.

Figura 1 - Parceiros comerciais do porto de Santos por circuito mercantil (1799-21).

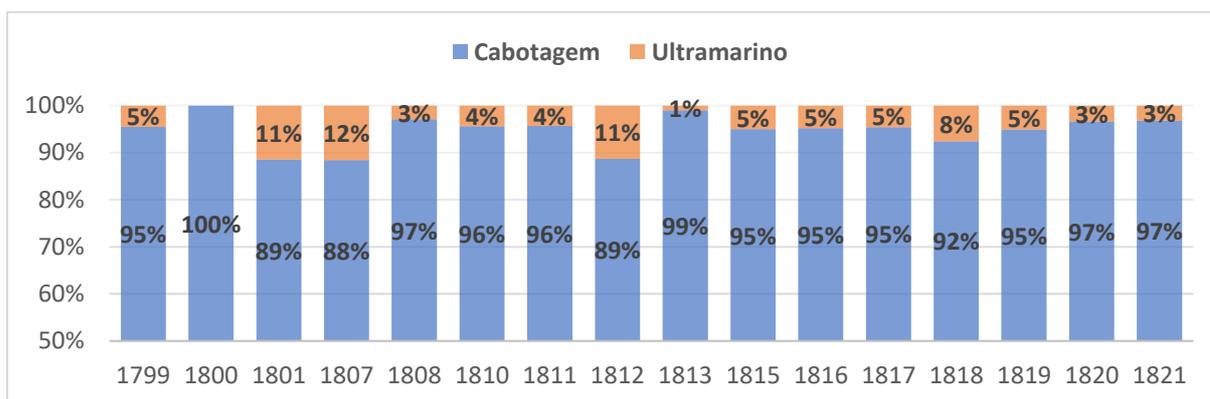


Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CASTRO; MENDONÇA (1961 [1799-1801]); SPIX; MARTIUS (1824, p. 35); ANRJ (Cx. 448, pct. 1); MAPPA (1943, v. 2, pp. 40-57); MAPPA (1943, v. 3, pp. 71-77); MAPA (1943, v. 4, pp. 55-77).

Uma análise deste mapa dá a ver como 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 Montevideu) 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 1, a seguir, revelam 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 1 - Embarcações saídas do porto de Santos por circuito: cabotagem ou ultramarino (1799-21).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CASTRO; MENDONÇA (1961 [1799-1801]); SPIX; MARTIUS (1824, p. 35); ANRJ (Cx. 448, pct. 1); MAPPA (1943, v. 2, pp. 40-57); MAPPA (1943, v. 3, pp. 71-77); MAPA (1943, v. 4, pp. 55-77).

Levando-se em conta os dados analisados 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 capitânicas 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 (2013, p. 97), 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 comércio. 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, 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 Portugal.

Assim, para que a análise da atividade mercantil do porto de Santos empreendida neste artigo 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)

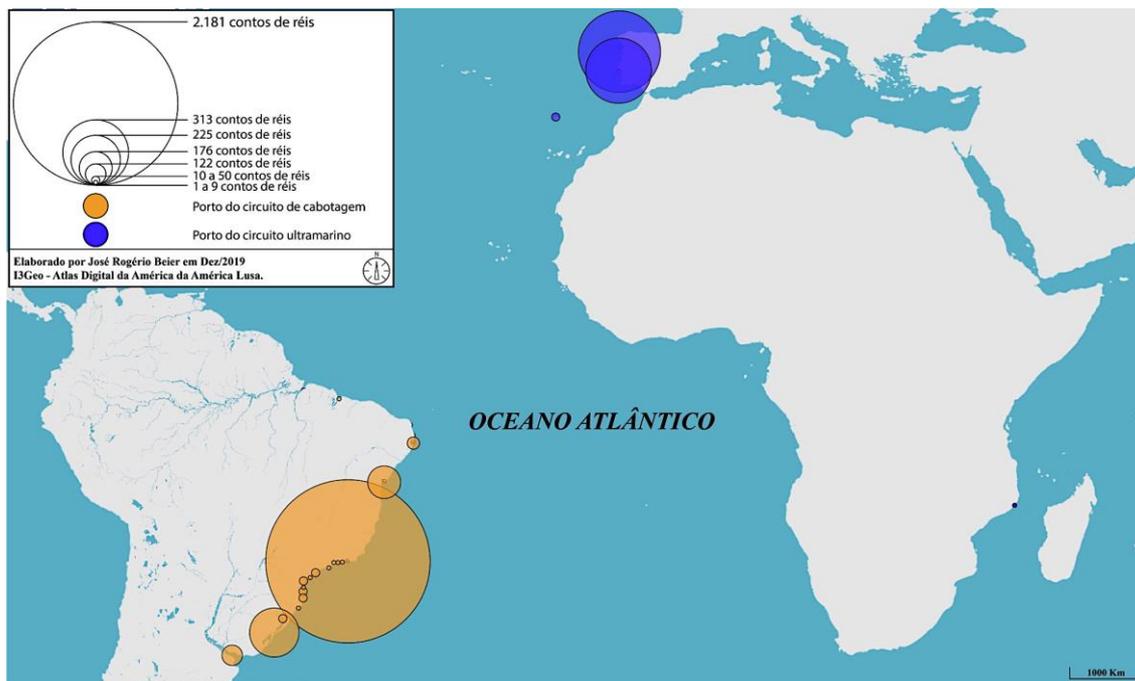
No que diz respeito aos valores exportados pelo porto de Santos, cumpre apontar que os dados obtidos nos mapas de importação e exportação são menos completos do que os da movimentação das embarcações, faltando dados detalhados para as exportações realizadas pelo porto santista nos anos de 1808, 1810, 1811, 1815, 1817 e 1820. A análise desses dados, porém, reafirma a diversidade dos destinos com os quais Santos comerciava já desde o fim do Setecentos. 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.

A diversificação dos destinos comerciais dos gêneros paulistas 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 Santos nas primeiras décadas do Oitocentos.²⁰

Assim, se é verdade que o comércio portuário da vila santista pode ser caracterizado pela diversificação de seus parceiros mercantis, como apontou Denise Moura, 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 Santos” (MOURA, 2013, p. 98). Ao contrário, o mapa temático que apresentamos na *figura 2*, a seguir, busca evidenciar que os valores negociados com a praça do Rio de Janeiro nesse período ultrapassavam em mais de cinco vezes os negociados com o segundo principal destino dos produtos paulistas, a cidade do Porto.

²⁰ 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.

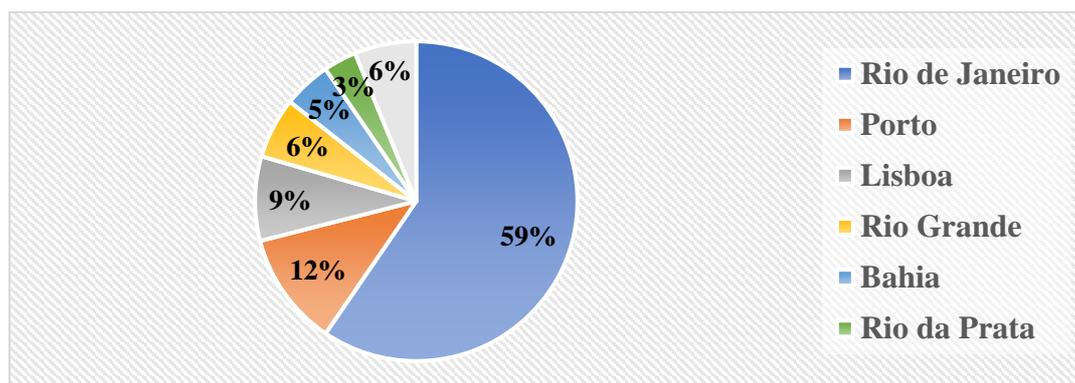
Figura 2 - Principais parceiros comerciais do porto de Santos segundo os valores exportados (1799-21).



Fonte: elaborado pelo autor a partir de CASTRO; MENDONÇA (1961); TAUNAY (1961, pp. 57-70); SPIX; MARTIUS (1824, p. 35); ESCHWEGE (2002, p. 278); MAPPA (1943, v. 2, pp. 40-57); MAPPA (1943, v. 3, pp. 71-77); MAPA (1943, v. 4, pp. 55-77).

Os dados apresentados no mapa temático acima indicam a proeminência das praças mercantis do Rio de Janeiro e da cidade do Porto no comércio com Santos. 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). Os dados dispostos no *gráfico 2*, apresentado a seguir, mostram como, 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, enquanto os outros 16 portos ficavam com os 6% restantes dessa receita.

Gráfico 2 - Peso dos parceiros comerciais paulistas segundo os valores exportados por Santos (1799-21).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados compilados na *tabela 7*.

Vê-se como o Rio de Janeiro era, de longe, o porto que mais recebia produtos da capitania de São Paulo, com 59% do total. 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.

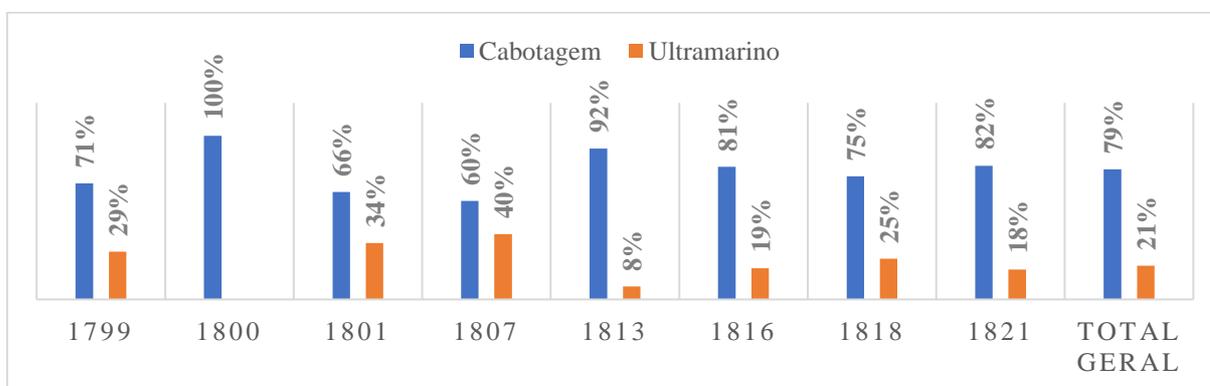
Atenção especial deve ser dada à cidade do Porto, cuja importância para a balança de comércio da capitania paulista cresceu demasiado nas duas primeiras décadas do século XIX.²¹ Em pouco mais de quinze anos, esta cidade tornou-se nada menos que o segundo maior destino dos produtos paulistas no período. Aqui voltamos a concordar com as conclusões de Denise Moura (2013, p. 116), 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 Porto. 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”.²²

²¹ 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.

²² Para mais detalhes acerca dessa disputa pelo comércio paulista ver a já mencionada tese de Renato de Mattos, em especial os capítulos 2 e 3. (MATTOS, 2015, pp. 71-152).

Um último aspecto para o qual gostaríamos de chamar atenção no que se refere 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 demonstrar, 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 3*, apresentados a seguir, revelam como os valores exportados para portos transatlânticos são bem mais significativos, somando mais de 20% do total da receita das exportações por mar.

Gráfico 3 - Porcentagem dos valores exportados pelo porto de Santos segundo a modalidade de comércio.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CASTRO; MENDONÇA (1961); TAUNAY (1961, pp. 57-70); SPIX; MARTIUS (1824, p. 35); ESCHWEGE (2002, p. 278); MAPPA (1943, v. 2, pp. 40-57); MAPPA (1943, v. 3, pp. 71-77); MAPA (1943, v. 4, pp. 55-77).

Ora, 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, o Rio de Janeiro não monopolizava a aquisição dos artigos coloniais provenientes do porto santista, no entanto a preponderância desta praça 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.

Exportação do porto de Santos: produtos e volumes negociados (1799-1822)

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.

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. A exportação da maior parte desses produtos, porém, se deu apenas em pequenas quantidades ou, ainda, não teve continuidade no decorrer das duas primeiras décadas do século XIX.²³ 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, a saber: o açúcar, a aguardente, o algodão (em pano, fio e rama), o arroz, a banha, os couros e atados, a farinha de mandioca, o feijão, o fumo, os queijos, os taboados e o toucinho. Dentre estes, o açúcar, o arroz, o toucinho, a banha, os couros e a aguardente são os que movimentavam os maiores valores.

Cumprir 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 taboadado, feito da madeira das

²³ 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.

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 observou Denise Moura (2013, p. 97), 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 paulistas. Nesse sentido, três exemplos marcantes são os circuitos formados pelo comércio da aguardente, do arroz e do toucinho.

No caso da aguardente, os portos de Lisboa (36%), Rio Grande (25%), Porto (15%) e Iguape (10%) eram os principais destinos do gênero remetido através do porto de Santos. Já no caso do arroz, os principais compradores eram 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. 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.

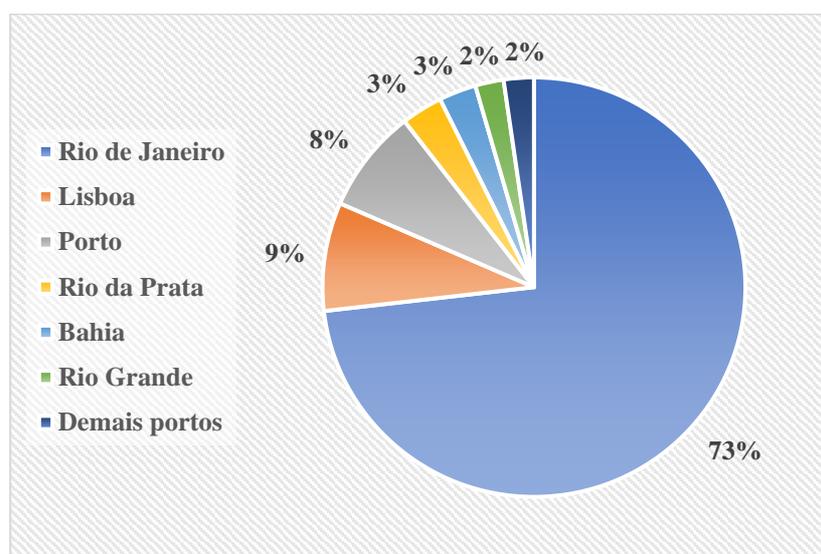
Com efeito, os três exemplos acima ajudam a demonstrar como a atividade mercantil do porto santista já era um tanto complexa nas últimas décadas do período colonial, uma vez que havia uma variada gama de gêneros, produtores e negociantes envolvidos em redes mercantis que, de acordo com cada produto, 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 4. 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 4 - Principais compradores do açúcar paulista através do porto de Santos (1799-21).



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CASTRO; MENDONÇA (1961); TAUNAY (1961, pp. 57-70); SPIX; MARTIUS (1824, p. 35); ESCHWEGE (2002, p. 278); MAPPA (1943, v. 2, pp. 40-57); MAPPA (1943, v. 3, pp. 71-77); MAPA (1943, v. 4, pp. 55-77).

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%).

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, como ficou demonstrado pela análise da movimentação de sua balança comercial. 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.

Assim, após o esforço de análise empreendido neste artigo, convém retornar ao problema central, sintetizado na epígrafe, que nos 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.

CONCLUSÃO: PARTE DA VASTA HINTERLÂNDIA DO RIO DE JANEIRO

Num âmbito mais geral, buscamos chamar a atenção para o fato de a consolidação da lavoura canavieira no interior da então capitania de São Paulo ter desempenhado um papel importante na reorganização da infraestrutura viária paulista ao reorientar parte de seu fluxo mercantil para o novo centro dinâmico da economia colonial, o Rio de Janeiro. Este artigo, mais especificamente, 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 Comércio. 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, a fim de compreender melhor a atividade mercantil ali realizada para, somente então, qualificá-la.

A análise dessa documentação revelou a preponderância absoluta do número de embarcações envolvidas no comércio de cabotagem em relação ao ultramarino. 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: 80% de todo o comércio feito 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.

A *figura 3*, apresentada 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.

Figura 3 - Mapa temático detalhando a configuração do subsistema mercantil terrestre-marítimo da capitania de São Paulo (1799-1821).



Fonte: elaborado pelo autor (2019).

A análise do mapa acima dá a ver o papel de Santos como complementar 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).²⁴

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 porto (SANTOS, 1980, p. 53).

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 (1980, pp. 53-54), essa hinterlândia não estaria subordinada às regiões geográficas, mas sim às regiões econômicas determinantes da movimentação da produção e da riqueza. Assim, a

²⁴ 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 (SANTOS, 1993, p. 100).

hinterlândia de um porto seria sua região tributária a partir de um ponto de vista econômico, podendo esta aumentar ou diminuir frente a fatores econômicos.

Ora, como acabamos de destacar, 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 levou à 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.

Ao analisarmos a reorganização da infraestrutura viária-portuária no período, identificamos a formação de um eixo econômico, tal como fez Caio Prado Júnior. Todavia, pareceu-nos mais apropriado sugerir uma requalificação e ampliação do “sistema São Paulo – Caminho do Mar – Santos”, proposto por este autor. 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. O “Caminho do Mar”, por fim, é entendido 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, ele não pode ser visto como a “principal artéria” desse subsistema, pois faltava 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 complementar 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 Janeiro.²⁵

Desta forma, tropas de mulas conduziam os gêneros produzidos nas áreas de serra acima pelos circuitos terrestres até a cidade de São Paulo. 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, quando considerada em conjunto com os fluxos de importação da mão-de-obra escravizada – também do Rio de Janeiro para São Paulo – e com o caráter reexportador dos produtos manufaturados europeus, que chegavam aos negociantes paulistas a partir da praça do Rio, nos permite pensar a economia paulista entre as décadas de 1790-1820 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 a economia paulista desse período, sintetizada por esse subsistema e, portanto, toda a área coberta por ele, como parte integrante 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.

²⁵ 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 economicamente a ele, na medida que a principal demanda por muare 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.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES MANUSCRITAS

MAPAS de Importação e Exportação do porto de Santos. **Fundo Real Junta de Comércio**, cx. 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1809-1821.

FONTES IMPRESSAS

BALBI, A. **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. [1ª ed. 1822].

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. **Collecção das Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

CASTRO E MENDONÇA, A. M. de M. Memória Econômico Política da Capitania de S. Paulo. Primeira Parte. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, Separata do volume XV, 1961.

CASTRO E MENDONÇA, A. M. de M. 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. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, t. XVIII, 1964.

CASTRO E MENDONÇA, A. M. de M. 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. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 15, doc. 25, p. 246, 1961.

EGAS, E.; MELLO, O. M. (orgs.). **Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo: 1835-1836**. São Paulo: Secção de Obras d' "O Estado de S. Paulo", 1926.

EGAS, E. **Galeria dos Presidentes de S. Paulo. Período Monarchico: 1822-1889**. São Paulo: Secção de Obras D' "O Estado de S. Paulo", vol. 1, 1926.

MAPPA de importação e exportação do porto de Santos para o anno de 1816. **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. **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. **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.

MÜLLER, D. P. **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, 266p. [1ª ed. 1838].

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

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.

SPIX, J. B. von; MARTIUS, C. F. P. 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

ARRUDA, J. J. de A. A essencialidade agropastoril da economia colonial: a fazenda mista paulista. **História**, São Paulo, v. 39, 2020. Disponível em: <<https://cutt.ly/dEyqiVY>>. Acesso em 17 set. 2021.

ARRUDA, J. J. de A. 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, J. J. de A. **O Brasil no Comércio Colonial**. São Paulo: Ática, 1980, 710p.

BEIER, J. R. **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. 351f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

BELLOTTO, H. L. **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].

ESCHWEGE, W. L. 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, W. L. 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.

FERLINI, V. L. A. 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.

MAGALHÃES, J. R. Palavras prévias. In: BALBI, A. **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.

MATTOS, R. 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.

MATTOS, R. 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.

MICHELI, M. V. **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.

MORAES, A. C. R. Formação colonial e conquista de espaços. **Território e História no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005, pp. 61-73. [1ª ed. 2004].

MOURA, D. A. S. de. Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (1808-1822). **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 34, pp. 95-116, jun. 2013.

NOVAIS, F. A. 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, F. A. O reformismo ilustrado luso brasileiro: alguns aspectos. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n. 7, pp. 105-118, 1984.

PETRONE, M. T. S. **A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)**. São Paulo: Difel, 1968, 246p.

PRADO JÚNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. 24ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980, 364p. [1ª ed. 1945].

PRADO JÚNIOR, C. 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].

PRADO JÚNIOR, C. Vias de comunicação e transporte. In: **Formação do Brasil contemporâneo. Colônia**. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, pp. 235-263. [1ª ed. 1942].

SAMPAIO, T. F. São Paulo no século XIX. **Revista do IHGSP**, São Paulo, v. 6, pp. 159-205, 1900-1901.

SANTOS, C. M. dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo, ano 37, v. 186, pp. 145-162, 1974.

SANTOS, C. M. dos. **O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, 290p.

SANTOS, C. M. dos. **Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980, 237p.

SERRATH, P. O. M. **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, F. A. 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.

TAUNAY, A. d'E. Um capitão general estatista. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, tomo XV, pp. 41-80, 1961.