



Diversificação econômica na capitania de São Paulo: o perfil econômico das vilas do litoral norte e sul (1798-1821)

Economic diversification in the captaincy of São Paulo: the economic profile of vilas in the northern and southern coast

MICHELLI, Marco Volpini<sup>1</sup>

**Resumo:** No fim do século XVIII, São Paulo passara por importantes transformações em sua economia e no seu espaço agrário desde a restauração administrativa de 1765. A partir das políticas de fomento agrícola, estimuladas pela Coroa e pelos agentes metropolitanos, a capitania desenvolvera culturas de gêneros variados em grande parte de seu território. Na região litorânea, produzia-se arroz, farinha, açúcar, aguardente e outros artigos necessários para abastecimento da população paulista, mas que também integravam a pauta de produtos exportados a Portugal, fosse por Santos ou pelo Rio de Janeiro. Neste artigo, pretendemos delinear as principais características da economia agrícola das vilas na marinha da capitania. Ao Norte, as localidades mantinham conexões mais intensas com a capitania fluminense, enquanto que, no Sul, as relações comerciais davam-se fundamentalmente com a vila de Santos, de maneira que constatamos a existência de duas regiões, ainda que próximas, com diferenças importantes em seu quadro geral econômico.

<sup>1</sup> Bacharel em História pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Atualmente, é aluno de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da FFLCH/USP.

Recebido em: 06/03/2018  
Aprovado em: 13/05/2018

**Palavras-chave:** História do Brasil; Economia de São Paulo; porto de Santos; diversificação econômica.

**Abstract:** By the end of eighteenth century, São Paulo had gone through important changes in its economy and in its agrarian space since the administrative restoration in 1765. The captaincy had developed the cultivation of a wide range of agricultural products due to policies encouraging the foment of rural activities conducted by the Crown and its political agents. In the coastal region of São Paulo, there were various productions such as rice, manioc flour, sugar, *firewater* and other goods, which were necessary to supply the local population and also to integrate the agenda of items exported to Portugal (from the Port of Santos or the Port of Rio de Janeiro). In this article, we aim to outline the main characteristics of the agricultural economy in the coastal towns of the captaincy. In the north area, the communities had stronger connections with Rio de Janeiro, whilst in the south part; the commercial relations were more integrated with the town of Santos. Therefore, we could determine the existence of two different regions each one with its particularities.

**Keywords:** History of Brazil; Economy of São Paulo; Port of Santos; economic diversification.

O quartel final do século XVIII foi decisivo para a história econômica da colônia e, especialmente, para a capitania de São Paulo. O período compreendido entre 1780 e 1830 constituiu, segundo José Jobson Arruda (1997), no “elo perdido” da história econômica e social brasileira. O referido intervalo teria sido ofuscado, em sua perspectiva, pela história *vitória* do ouro e do café, de modo que a “produção de subsistência, a história do abastecimento, a trajetória da economia mercantil de subsistência, a força da diversificação econômica” (ARRUDA, 1997, p. 100), que seriam as marcas do período em voga, foram relegados a segundo plano, mesmo sendo os conceitos a partir dos quais poderíamos compreender “a emergência de um patamar mínimo de integração no mercado mundial [e] um mínimo de articulação interna entre as diferentes regiões e zonas produtivas brasileiras” (ARRUDA, 1997, p. 100).

Na busca pela compreensão mais detida sobre esse problema, Arruda propôs que o sistema colonial, na verdade, foi sendo modificado e ressignificado, de alguma maneira, desde sua constituição inicial no século XVII. Segundo ele, “o sistema colonial, na forma que nascera nos meados do século XVI, apresenta-se deformado. Em sua fase inicial, entre o terço final do século XVI e a primeira metade do século XVII, os portugueses monopolizavam a produção do açúcar: vigia o monopólio, a monocultura e a escravidão” (ARRUDA, 2015, p. 214).

De acordo com sua teoria, após a crise do século XVII, todavia, a expulsão dos holandeses do Brasil e sua instalação nas ilhas do Caribe determinou o rompimento do monopólio da produção, dando início à intensa competição entre as metrópoles açucareiras e suas colônias. O sistema produtivo açucareiro, por conseguinte, expandiu-se, enquanto o consumo cresceu e os preços baixaram. As colônias, por sua vez, tenderam a transformar-se em mercados consumidores de produtos metropolitanos. Esse conjunto de mudanças, segundo Arruda (2015, p. 214), levou Peter Emmer a propor a emergência de um segundo sistema Atlântico, naquele momento sob a liderança de

ingleses, holandeses e franceses.

Dessa maneira, conformou-se o “novo enlace que une a metrópole à colônia, um novo arranjo do antigo sistema colonial, no qual, sem abrir mão do princípio do monopólio, a metrópole estabelece um novo padrão de relacionamento bilateral”. Nesse novo momento, “as colônias tornam-se mercados consumidores dos produtos industrializados metropolitanos e fornecedores de matérias-primas e alimentos, declinando gradativamente a primazia dos produtos ditos tropicais” (ARRUDA, 2000, p. 77). Estava-se muito distante, portanto, daquele clássico modelo colonizador que fora “arquitetado nos séculos XVI e XVII, nos quadros da política mercantilista e do capitalismo comercial, no qual as colônias eram centros fornecedores de produtos exóticos de grande aceitação internacional e consumidores de produtos reexportados pelos comerciantes do Reino” (ARRUDA, 2000, p. 77).

Esse “novo padrão de colonização” não rompeu com o antigo sistema colonial, pelo contrário, fortaleceu os liames entre a metrópole e a colônia, tendo sido, assim, uma política de Estado, inserida no quadro de recomposição do poder monárquico, via reestruturação do papel Estatal. As iniciativas oficiais visando a promoção da diversificação agrícola brasileira foram numerosas e, segundo Arruda, causaram verdadeiro *boom* das exportações após 1780. Nesse momento, teve início a cultura do café, cacau, algodão e arroz, para além do anil, cochonilha e cânhamo. Arruda apontou o caso do arroz, que seria emblemático por ter sido “isento de todos os direitos por 10 anos, desde que produzido para o mercado português”, de maneira que “já em 1781 tornara possível dispensar as importações das nações estrangeiras, pois o império se tornara autossuficiente”. (ARRUDA, 2015, p. 222)

Se essa maior integração entre a metrópole e a colônia, que reforçava os laços do sistema colonial e consolidou-se a partir do reinado de D. José e o consulado pombalino, ela também manteve-se com D. Maria I até, pelo menos, 1808. Nos discursos de políticos e estudiosos de época, podemos encontrar sugestões e proposições para a administração e economia da colônia que mantinham o mesmo tom.

Dom Rodrigo de Souza Coutinho, ministro de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos e afilhado de Sebastião José de Carvalho e Melo, nos anos finais do século XVIII, propunha que a “grandeza do augusto trono” lusitano consistia em seus vastos domínios na América e que os localizados em solo europeu nada formavam senão “a capital e o centro das suas vasta possessões”. Segundo ele:

Portugal, reduzido a si só, seria dentro de um breve período uma província de Espanha (...) com uma extensão territorial na Europa três vezes menor, com possessões muito inferiores às nossas, pôde a República das Províncias Unidas ter o maior peso na balança política da Europa, e figurar como a segunda entre as potências marítimas. A feliz posição de Portugal na Europa, que serve de centro ao comércio do Norte e Meio-dia do mesmo continente (...) faz que este enlace dos domínios ultramarinos portugueses com a sua metrópole seja tão natural, quanto pouco o era o de outras colônias que se separaram de sua mãe-pátria; e talvez sem o feliz nexu que une os nossos estabelecimentos.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> D. Rodrigo de Souza Coutinho. Memória sobre o melhoramento dos Domínios de Sua Majestade na América. 1797 ou 1798. In: Textos Políticos, Econômicos e Financeiros (1783-1811), Tomo II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, p. 48.

Ao apontar as vantagens desse “feliz nexo” para a colônia, indicou que, se lhes faltasse a sua “mãe pátria”, não mais poderiam reconhecer e sentir

os felizes efeitos da reunião de um só todo composto de partes tão diferentes que separadas jamais poderiam ser igualmente felizes, pois (...) cada domínio ultramarino sentiria a falta das vantagens que lhe resultam de receber o melhor depósito para todos os seus gêneros, de que se segue a mais feliz venda no mercado geral da Europa.

Com o saudável funcionamento do sistema, as colônias, em especial, o Brasil, poderiam ter seguro mercado para os gêneros ali produzidos a todo momento. Dessa maneira, estaria reforçada a dependência econômica em relação à metrópole, que também seria beneficiada a partir do sólido fornecimento de matérias-primas e dos lucros de revenda das mercadorias na Europa.

Para que fosse mais efetiva essa administração, D. Rodrigo ainda propunha que os princípios de governo deveriam ser pautados na “segurança e defesa das capitanias”, em “princípios luminosos de administração que segurem e afiancem o aumento das suas culturas e comércio”, o “aumento e prosperidade das rendas reais” e, finalmente, “um sistema militar terrestre e marítimo que evite todo o susto de qualquer concussão interior ou exterior”.

Em suma, em seus escritos, Souza Coutinho recomendava à Coroa Portuguesa que dever-se-ia, no Brasil,

Animar as culturas existentes, e naturalizar no Brasil todos os produtos que se extraem de outros países (...) unindo-lhe também o cuidado de segurar-lhes com a mais extensa navegação o seu consumo na Europa por meio da metrópole, e nas outras partes do mundo por meio de outros domínios que a nossa real Coroa possui. Não seria contrário ao sistema de províncias com que luminosamente se consideram os domínios ultramarinos, o permitir que neles se estabelecessem manufaturas, mas a agricultura deve ainda por muitos séculos ser-lhes mais proveitosas do que as artes, que devem animar-se na metrópole para segurar e estreitar o comum nexo, já que a estreiteza do terreno lhe nega as vantagens de uma extensa agricultura (...).

Em seus escritos, o secretário sugeriu garantir a defesa territorial, promover o incremento das culturas já existentes e incentivar a introdução de novos gêneros agrícolas, os pilares do “novo padrão de colonização”, que garantiria o “feliz nexo” do sistema colonial e a bonança da metrópole.

Nos quadros desse renovado sistema colonial, fez parte da política portuguesa também a restauração da capitania de São Paulo. Os problemas colocados para a totalidade dos domínios ultramarinos eram também semelhantes aos que encontravam-se na capitania paulista. Povoar para defender demandava incrementar culturas agrícolas e comércio local para atrair contingentes populacionais e suprir as necessidades das tropas militares, cujo número seguia aumentando.

Podemos afirmar, portanto, que tratava-se, “sem dúvida, de um novo paradigma de colonização, e a capitania restaurada afigurava-se campo fértil de realização de propostas apontadas, desde há muito, nas reflexões de ilustrados portugueses, agora

tornadas viáveis pela ação decisiva de Sebastião José de Mello, ministro de D. José”. (FERLINI, 2009, p. 240).

Na primeira década do século XIX, como resultado das políticas empreendidas, a capitania de São Paulo já estabelecera comércio direto com Portugal graças ao processo que vivenciara de incremento de sua economia e de diversificação da sua produção agrícola. Os governos de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802) e de Antonio José da Franca e Horta (1802-1808) tiveram como característica comum a adoção de políticas que visassem consolidar e administrar essas relações comerciais, ora já em pleno funcionamento. Se as trocas mercantis com as outras capitanias se ampliavam à medida que desenvolvia-se a produção de mantimentos e as instituições de mercado, as grandes preocupações, àquele momento, estiveram relacionadas com o aumento do comércio com a Europa e a expansão de bens exportáveis à metrópole, pelo menos até o fim do sistema colonial, em 1808.

Em suas *Memórias*,<sup>3</sup> Castro e Mendonça fez referência às áreas agrícolas de abastecimento, cujo comércio era estabelecido principalmente com as outras capitanias e para suprir as demandas regionais, de maneira que apontou a produção de mantimentos como o milho, o feijão, a mandioca e o arroz na região do planalto, ao passo que, no litoral, além do açúcar, fabricava-se a farinha de mandioca e o arroz. De maneira mais generalizada e difusa pelo território paulista, estavam presentes várias atividades como o cultivo de café, algodão, tabaco, a criação de muares e equinos, e a cultura da cana-de-açúcar, que, segundo ele, era o gênero que ocupava grande parte dos habitantes e, sobretudo, vegetava “igualmente bem” na região de serra acima e na marinha.<sup>4</sup>

Para o capitão general, o problema do transporte do açúcar da região de serra acima ao porto era ainda grave, já que a venda do gênero se tornava menos lucrativa à medida que, durante a viagem, o açúcar se deteriorava. Por essa razão, o governador informou que construía ranchos ao longo das estradas que conectavam a região do planalto a Santos.<sup>5</sup> O impasse, solucionado em parte pela construção da calçada do Lorena<sup>6</sup>, ainda seria objeto das políticas governamentais por todo o século XIX, visto que o escoamento da produção agrícola era de fundamental importância, como ainda o é, para São Paulo.

Durante o governo de seu sucessor, Antônio José da Franca e Horta, além de ter sido incentivado o incremento das culturas de algodão, milho, feijão e anil, também houve políticas direcionadas ao melhor aproveitamento dos pinheiros, do cacau, das palmeiras, da pólvora e do salitre em São Paulo.<sup>7</sup> Segundo Franca e Horta, uma das melhores maneiras de incentivar a agricultura era promover a exportação de gêneros,

<sup>3</sup> Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. Memória econômica política da Capitania de São Paulo em 1800. In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV, 1933, p. 81-248.

<sup>4</sup> *Ibidem*, pp. 202-203.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> Para discussão mais detalhada sobre o tema das políticas empreendidas para melhorar o calçamento do caminho entre o litoral e o planalto, ver o trabalho de Denise Mendes (1994); Benedito Lima de Toledo (1975); Ronaldo Capel (2015).

<sup>7</sup> Relação de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, trazendo o resumo dos ofícios que se seguem, datados de 20 e 22 de fevereiro de 1803, tratando do aproveitamento dos pinheiros, do cacau, das espécies de linho, das palmeiras, da quina, da pólvora, do salitre na capitania. 28 de fevereiro de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), *Administração Central* (ACL), *Conselho Ultramarino* (CU), *Brasil-São Paulo* (023), cx. 19, doc. 952.

a partir do comércio direto entre São Paulo e as praças de Lisboa e Porto.<sup>8</sup> Em diversos ofícios, portanto, tratou do tema, tendo, inclusive, ainda em 1803, sugerido que se estabelecesse uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, a exemplo do que era feito na Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro.<sup>9</sup> Seria, assim, possível comercializar com a Companhia das Vinhas do Alto Douro, que fora instituída em 1756 e, segundo seus estatutos, a Companhia teria privilégios no envio de vinhos, vinagre e aguardente aos domínios coloniais. Na verdade, Morgado de Mateus, governador entre 1765 e 1775, já alertara para a necessidade de instituir essa linha de comércio entre o Porto e a capitania de São Paulo, mas sua atuação só iniciou efetivamente durante o governo de Franca e Horta.

Sua política seria bem-sucedida, na medida em que consta a chegada de navios vindos do Porto, em 13 de agosto de 1803, que traziam sal, ferragens e outras mercadorias. Em seguida, há registros de um bergantim que saiu de Santos rumo ao Porto em janeiro de 1805, dois meses antes de outra embarcação que chegaria à capitania paulista vinda do reino. Em maio do mesmo ano, partia do mesmo porto outra embarcação, mas, dessa vez, com destino a Lisboa. Até o final do ano seguinte, pelo menos mais quatro embarcações sairiam de São Paulo com destino ao Reino.<sup>10</sup>

Em 1808, com a chegada da Família Real e a Abertura dos Portos às Nações Amigas, encerrava-se o exclusivo colonial. Não obstante esse fato, como veremos, as trocas comerciais entre São Paulo e Portugal mantiveram-se em pleno funcionamento, visto que as relações mercantis haviam já se consolidado.

Na verdade, esses aspectos gerais das administrações em vigor na primeira década do século XIX suscitam reflexões importantes sobre algumas questões que perpassam a história econômica paulista. Percebemos que no âmago do debate sobre a liberdade comercial e o porto de Santos, estava o problema da comunicação entre as várias regiões da capitania: enquanto que na área litorânea sul, do planalto e do interior, a ligação com Santos era mais direta e, por força da geografia, necessária para que fosse possível escoar a produção; o mesmo não acontecia com as vilas do litoral norte e do Vale do Paraíba, mais próximas ao Rio de Janeiro.

<sup>8</sup> Ofício (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretário de Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dando conta, em conformidade com as ordens do destinatário e das suas Instruções, do que vinha fazendo na capitania, em prol do comércio, da lavoura. 19 de fevereiro de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), *Administração Central* (ACL), *Conselho Ultramarino* (CU), *Brasil-São Paulo* (023), cx. 19, doc. 947.

<sup>9</sup> Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, sobre se estabelecer uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. 26 de junho de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), *Administração Central* (ACL), *Conselho Ultramarino* (CU), *Brasil-São Paulo* (023), cx. 20, doc. 980.

<sup>10</sup> Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias. 13 de agosto de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), *Administração Central* (ACL), *Conselho Ultramarino* (CU), *Brasil-São Paulo* (023), cx. 21, doc. 993; Relações de ofícios do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao visconde de Anadia, encaminhando 10 ofícios, tratando do intendente da Marinha de Santos, de mapa de carga de uma galera, da Companhia geral dos Vinhos do Alto Douro, da remessa de produtos da terra. 19 de setembro de 1803. In: *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), *Administração Central* (ACL), *Conselho Ultramarino* (CU), *Brasil-São Paulo* (023), cx. 21, doc. 1000.

As produções de São Paulo estavam propagadas por diversas localidades, que apresentavam relações também múltiplas em termos de articulações comerciais com os vários pontos de comércio. Nesse sentido, as correntes comerciais formadas desde antes da restauração administrativa, consistiam em importantes fatores que influenciavam essas relações.<sup>11</sup> As novas culturas, ademais, também eram relevantes na definição do espaço agrário da capitania, tendo sido – ressaltemos - frutos da política posterior a 1765, voltada às necessidades impostas pela realidade local, mas também conectadas com a conjuntura de crise do sistema colonial.

Vejamos, assim, como era articulada a economia do litoral de São Paulo, que cumpria importante papel no abastecimento da população paulista, além de ser produtora de gêneros para serem enviados a Portugal.

Trataremos, sobretudo, das informações contidas nos Maços de População, conjunto documental do Arquivo do Estado de São Paulo. Essas listas nominativas eram elaboradas desde 1765, quando, segundo Maria Luiza Marcilio (2000, pp. 29-43) “a Metrópole portuguesa resolveu proceder ao levantamento direto dos habitantes de suas colônias do Ultramar”, tendo recorrido, para esta finalidade, à Igreja e ao Corpo Militar. Foi apenas em 1797, porém que, segundo a historiadora, esses recenseamentos entraram em fase de aperfeiçoamento, graças à Ordem Régia de 21 de outubro de 1797, pela qual D. Maria I introduziu mudanças importantes nesse processo. Essas alterações eram norteadas por “uma política mercantilista mais ativa e preocupada: racionalizar a máquina administrativa colonial”, visando, dessa maneira, aumentar a população e desenvolver, por todos os meios, a agricultura e o comércio na colônia. A prática de executar essas estatísticas censitárias seria abandonada a partir de 1830, já que os escopos militares e econômicos dos censos coloniais deixaram de existir.

As tabelas e os dados contidos nessa documentação por nós analisada entre 1798 e 1821, fornecem ricos subsídios para que compreendamos as relações de produtividade e comércio de São Paulo. Não obstante, devemos pontuar que elas, infelizmente, são irregulares para algumas localidades e em alguns anos, de forma que ainda faltam informações mais completas a respeito de determinadas vilas, o que, todavia, não compromete nossa análise.

## I. O litoral sul da capitania

Os domínios da capitania de São Paulo estendiam-se, em sua porção litorânea, até Paranaguá, vila desde 1648. Na verdade, a região de Paranaguá chegara, por seu grande número de habitantes, a constituir capitania autônoma ainda no século XVII. Em 1710, porém, foi extinta e anexada a São Paulo. Ao final do século XVIII, a vila apresentava grande diversificação na sua produção agrícola: lá se produzia farinha, cachaça, arroz,

<sup>11</sup> Há variados trabalhos que abordam a formação das correntes mercantis paulistas desde o século XVII: os trabalhos de Mafalda Zemella (1951); Alfredo Ellis Jr. (1979); Ilana Blaj (2002); Maria Aparecida de Menezes Borrego (2006) são exemplos de pesquisas que trataram da conformação da economia de São Paulo em período anterior à restauração de 1765. Sumariamente, identificaram a existência de redes comerciais em atividade desde, ao menos, o fim do Seiscentos, além de terem indicado indicaram o importante papel, desempenhado por São Paulo, de abastecimento das regiões mineiras e do Rio de Janeiro, além das trocas mercantis com as áreas meridionais do Rio Grande. Em resumo, o processo de incremento econômico e agrícola da segunda metade do século XVIII deu-se a partir de políticas direcionadas da Coroa portuguesa, mas não se pode afirmar que, em momento precedente, existiam tão somente lavouras de subsistência ou negar que havia traços de economia minimamente organizada.

café, feijão e madeiras. O produto de exportação por excelência era a farinha, cujo destino era, via de regra, a vila de Santos.

**Tabela 1- Produção, Consumo e Exportação da vila de Paranaguá no ano de 1798**

GÊNERO	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
FARINHA DE MANDIOCA (alqueires)	350.300	319.524	30.776
CACHAÇA (pipas)	28	28	0
PEIXE (arrobas)	120.832	120.732	100
ARROZ PILADO (alqueires)	10.000	0	10.000
MADEIRAS (dúzias)	213	0	213
CAFÉ (arrobas)	40	0	40
FEIJÃO (alqueires)	200	200	0

Fonte: Maços de População da vila de Paranaguá. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Devemos considerar, primeiramente, que, na documentação analisada, os valores correspondentes à “exportação” não significam, necessariamente, enviados para fora da colônia. Equivale dizer, portanto, que o termo refere-se à saída dos gêneros das vilas, fosse em direção a outras vilas da mesma capitania, a outras regiões da colônia ou até mesmo ao Reino. Dos mantimentos lá produzidos, como percebemos a partir da observação da tabela 1, o feijão e a cachaça não eram exportados a outras localidades. Eram, como nos consta, consumidos em Paranaguá. Nossa ressalva, que de igual forma se aplica à análise dos dados referentes a todas as outras vilas, é que também não obrigatoriamente esse dado implique no consumo apenas da população local dessas quantidades. Isso porque os mantimentos que eventualmente fossem comercializados por viajantes ou tropeiros, por exemplo, muito possivelmente não eram classificados como víveres “exportados”. Nesse sentido, devemos ler as informações quantitativas das tabelas de produção com alguma cautela. Não obstante essas questões, o panorama geral, a nosso ver, permanece inalterado, na medida em que buscamos traçar o perfil econômico das vilas paulistas e identificar quais produtos eram produzidos e de lá enviados a outras partes da capitania ou do Império Português.

No referido ano, a população da vila girava em torno de 4.837 pessoas (GUTIÉRREZ, 1988), e a produção de feijão foi de 200 alqueires, o que equivale a 6 toneladas.<sup>12</sup> Nesse caso, parece prudente pressupor que toda a quantia produzida foi efetivamente consumida pelos habitantes de Paranaguá. Por outro lado, as 120.732 arrobas de peixes representavam 1.774 toneladas, o que geraria uma média de 30 kg de peixe por pessoa ao mês ou 1 kg/dia. Cifra, assim, consideravelmente elevada, o que dá margem a imaginarmos, por exemplo, que o peixe poderia ser artigo de venda no comércio mais informal nos mercados locais, não entrando no balanço oficial.

<sup>12</sup> Neste trabalho, adotamos as seguintes relações de medida: 1 alqueire de feijão = 30,225 quilos; 1 alqueire de milho = 30,225 quilos; 1 alqueire de arroz = 24,180 quilos; 1 arroba = 14,7 quilos. Cf: Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein. “Nota a respeito de Medidas parra Grão Utilizadas no Período Colonial e as Dificuldades para sua Conversão ao Sistema Métrico”. In: *Boletim de História Demográfica*, ano 8. São Paulo: 2001.

Por último, destaquemos a pequena quantidade de café exportada, segundo a documentação, ao Rio de Janeiro, e, claro, a farinha, cuja exportação à vila de Santos rendeu o montante total de 12:080\$320. As farinhas serviam ao abastecimento de tropas e, em tempos de fome, consistiam em importante alimento para a população. Os tabuados, por sua vez, eram remetidos para Portugal.

**Tabela 2 – Exportação de Paranaguá nos anos de 1799, 1815 e 1817**

ARTIGOS	1799	1815	1817
FARINHA DE MANDIOCA (alqueires) <sup>13</sup>	6.200	-	1.157
COUROS EM CABELO	-	1.024	3.627
TOUCINHO (arrobas)	-	169	628
ARROZ	2.000 (alq.)	3.644 (sacas)	7.958 (alq.)
TABOADOS SORTIDOS (dúzias)	259	1.582	2.034
CAFÉ (arrobas)	20	116	162
FEIJÃO (alqueires)	0	215	1.673
RIPAS SORTIDAS (dúzias)	-	1.842	2.350
MILHO (alqueires)	10	-	1.157
FARINHA DE TRIGO (alqueires)	-	733	725

Fonte: Maços de População da vila de Paranaguá. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Essa tendência repetiu-se ao longo dos anos para a Vila de Paranaguá. As suas exportações mantiveram como destino Santos, São Paulo e, em menor escala, Rio de Janeiro, mas, ao longo dos anos, Bahia e Santa Catarina também integraram o quadro de localidades para onde seguiam as mercadorias. Assim sendo, fica clara a importante posição de Paranaguá como fornecedor de gêneros – como a farinha e o arroz – para o mercado regional, bem como para suprir as necessidades de alimentação da população civil e militar da capitania. Por fim, a inserção no comércio atlântico dava-se, fundamentalmente, pela exportação de madeiras e couros, importantes para as manufaturas do Reino.

<sup>13</sup> A farinha de mandioca era também conhecida como farinha de guerra ou farinha de pau.

**Quadro 1 – Variedade de produtos importados por Santos de Paranaguá (1813-1820)**

<b>Alimentos</b> 1. Farinha de trigo 2. Farinha de pau 3. Sal  <b>Couros</b> 4. Couro em cabelo 5. Couros 6. Meio de sola  <b>Madeiras</b> 7. Cerquinha 8. Betas	9. Congonha 10. Peças de beta 11. Tabuado 12. Tábuas  <b>Drogas</b> 13. Mate  <b>Outros</b> 14. Cal 15. Telhas 16. Velas
--	---

Fonte: OLIVEIRA, 2017, P. 52.

A partir da leitura das informações do Quadro 1, que traz dados sobre praticamente toda a década de 1810, percebemos justamente a persistência dessa tendência da vila litorânea de, por um lado, importar gêneros agrícolas importantes para abastecimento da população local e, por outro, reexportar produtos pelo porto com destino a Portugal (couros, meio de sola, cerquinha, betas, congonha, tabuados). Seu porto, o segundo mais importante de São Paulo, importava de Santos alimentos e manufaturas. Da região do planalto, recebia-se fundamentalmente o açúcar. O algodão, contudo, também figurava como protagonista no quadro de importações da vila. Por exemplo, no ano de 1816 foram 21.820 varas de algodão compradas; no ano de 1819, 6.700 (OLIVEIRA, 2017, 144). Nesse momento que antecede a Independência, apesar da notória diversificação das atividades agrícolas produtivas ao longo dos anos, sua população crescera timidamente, totalizando 5.770 habitantes no ano de 1816 (GUTIÉRREZ, 1988).

Ao norte de Paranaguá, outro importante centro era Cananéia, cuja elevação à categoria de vila ocorreu ainda em 1600. Essa localidade destacou-se, sobretudo, pela sua produção de farinha, tabaco (para consumo local) e café, com ênfase no primeiro gênero. Os dados contidos nos Maços de População são, infelizmente, muito escassos. De qualquer forma, é interessante notar que a farinha de mandioca tinha como destino, a semelhança do que passava-se em Paranaguá, a vila de Santos. O pouco café produzido, por sua vez, era enviado, segundo os mapas de exportação de 1798, para o Rio Grande. No ano seguinte, porém, ele foi remetido a Santos juntamente ao arroz e à farinha.

**Tabela 3 – Gêneros exportados por Cananéia nos anos de 1798 e 1799**

GÊNERO DE EXPORTAÇÃO	1798	1799
ARROZ (em alqueires)	0	92
CAFÉ (em arrobas)	26	17
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	1.000	200
SALGADOS	6.000	0

Fonte: Maços de População da vila de Cananéia. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Da vila com o mais importante porto da capitania, Cananéia comprou açúcar, sal e toucinho, panos de algodão, vinho e pedras de cantaria, artigos estes que, ou eram provenientes das vilas de serra acima ou vinham do Reino (OLIVEIRA, 2017, p. 140). Vale lembrar o caso do sal, comercializado sob o regime de monopólio na região de Santos, de sorte que para ter acesso a esse indispensável produto, as vilas deveriam importá-lo da cidade portuária ou negociar com outras localidades seu preço, que, não raro, chegava a custos elevadíssimos.

Ainda que tenhamos poucas informações, sabemos que a vila estava integrada na dinâmica local que ligava os pequenos portos da capitania de São Paulo – Paranaguá, Cananéia, Iguape - a seu principal. No ano de 1808, por exemplo, 5 embarcações saíram de Santos com destino à Cananéia para levar e carregar mercadorias, número considerável, mas ainda menor se o compararmos com as 15 embarcações que aportaram em Paranaguá. (OLIVEIRA, 2017, p. 169).

Mais completas são as informações que dispomos sobre Iguape, situada mais ao norte, onde também se localizava outro porto continental.<sup>14</sup> Geograficamente mais próximo à Santos, as suas trocas mercantis parecem ter sido mais intensas e diversificadas. A análise da composição da pauta de exportação da “vila do arroz” pode auxiliar-nos, inclusive, a melhor compreender as suas relações com Cananéia, incrementando o rol de informações que dispomos sobre essa última localidade.

**Tabela 4 – Produção, consumo e exportação em Iguape (1798)**

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
LOUÇAS	100	50	50
TABACO (em arrobas)	200	150	50
ARROZ SOCADO (em alqueires)	10.200	200	10.000
ARROZ EM CASCA (em alqueires)	1.070	0	1.070
FEIJÃO (em alqueires)	420	300	120
CAFÉ (em arrobas)	50	0	50
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	5.500	2.300	3.200
AGUARDENTE (em pipas)	5	5	0
TABOADOS (em dúzias)	300	200	100

Fonte: Maços de População da vila de Iguape. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Iguape, vila desde 1577, situava-se no Vale do Ribeira, região na qual a busca e exploração de ouro de aluvião nos cursos d’água exerceram papel crucial na ocupação do interior do vale. As descobertas de ouro nas Gerais e em Cuiabá estimularam o êxodo de uma parcela desses mineradores, ainda que tenham se mantido alguns núcleos

<sup>14</sup> Neste trabalho, endossamos a classificação dos portos marítimos sugerida pelo historiador Thiago Alves Dias (2017), em sua pesquisa de doutorado sobre a região norte do Estado do Brasil. Segundo ele, há três tipos: os portos continentais, atlânticos e globais. Acreditamos que os portos menores de Paranaguá, Cananéia e Iguape podem ser enquadrados na categoria de portos continentais, enquanto Santos consistiria no porto atlântico do território paulista, não obstante o fato de o porto do Rio seguir tendo, até meados do século XIX, maior dinamismo comercial que o de Santos, que apresentava função importante no escoamento da produção de serra-acima, mais até do que no escoamento da produção litorânea.

de exploração isolados, como no caso de Xiririca (hoje Eldorado) e Apiaí (VALENTIM, 2006, p. 10). De qualquer maneira, no caso de Iguape, parece que até as vésperas da restauração de São Paulo, o quadro de sua economia não era muito animador para os comerciantes, já que, segundo Agnaldo Valentim, em estudo sobre a produção “a civilização do arroz”, “os rendimentos da Câmara derivavam dos impostos sobre bens adquiridos em outras regiões e comercializados no Vale” (VALENTIM, 2006, p. 10).

Nesse momento, o arroz começou a ser cultivado na colônia. Na verdade, até 1766, a cultura desenvolvida no Brasil era a do arroz vermelho, quando passou a ser substituída pela do arroz branco. A produção deste “moderno” alimento alastrara-se pela América Portuguesa e, na virada do século XVIII para o XIX, ele aparecia na pauta de exportação de diversos portos. No Rio de Janeiro, estava em sétimo lugar, no Maranhão, em segundo, em terceiro no Pará e em sexto lugar no porto de Santos (VALENTIM, 2006, p. 12). No conjunto de todos os produtos, a posição ocupada pelo arroz era a de quinto lugar, o que representava 4% do valor total exportado e sendo que o seu principal destino era a metrópole portuguesa.

Como podemos observar na tabela 4, a produção era bem variada em Iguape no final do Setecentos, mas há que se destacar a farinha de mandioca e, sobretudo, o arroz. Os 10.000 alqueires exportados totalizavam cerca de 241 toneladas de arroz remetidas tanto para Cananéia, quanto para Santos e também para o Rio de Janeiro. Para o porto paulista, mais de 9 contos de réis foram exportados em 1798, enquanto para o Rio, as remessas totalizaram 4:860\$000; já para a vizinha Cananéia, tímidos 266\$800.<sup>15</sup> No ano seguinte, os níveis de produção mantiveram-se num padrão semelhante, de maneira que o arroz ainda ganhava grande destaque em relação aos outros mantimentos.

**Tabela 5 - Produção, consumo e exportação em Iguape (1799)**

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
LOUÇAS	120	60	60
TABACO (em arrobas)	180	100	80
ARROZ PILADO (em alqueires)	8.000	100	7.900
ARROZ EM CASCA (em alqueires)	500	0	500
FEIJÃO (em alqueires)	300	200	100
CAFÉ (em arrobas)	40	0	40
FARINHA DE MANDIOCA (em alqueires)	3.000	2.000	1.000
AGUARDENTE (em pipas)	6	6	0
TABOADOS (em dúzias)	200	100	100

Fonte: Maços de População da vila de Iguape. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo

Nesse ano, a tendência de exportação manteve-se, mas, em valores, exportou-se mais ao Rio de Janeiro do que a Santos e Cananéia. Para o primeiro, foram 5:637\$000

<sup>15</sup> Fonte: Maços de População da vila de Iguape. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

em produtos; para o segundo, 2:636\$000 e para a vila vizinha, 303\$000.<sup>16</sup> Nesse sentido, ainda que Iguape se localizasse na região sul do litoral de São Paulo, suas relações comerciais com a capitania fluminense eram intensas, pelo menos no período de liberdade comercial, que vigorava à época referida, quando do governo de Castro e Mendonça.

As proibições que seriam impostas no governo de Franca e Horta, que visavam a concentração das exportações pelo porto de Santos, não obstante o fato de terem sido revogadas apenas em 1807, não mudaram substancialmente os destinos dos produtos enviados pela vila. Valentim indicou, assim, que, em 1799, Iguape e Cananéia respondiam por 40% do arroz remetido ao Rio de Janeiro (7.318 dos 18.045 alqueires). Em 1813, as duas vilas participavam com 33% da quantidade enviada ao Rio e, em 1821, 69% (18.885 dos 31.099 alqueires). Além disso, se, em 1797, seis embarcações partiram de Iguape e Cananéia com destino ao porto do Rio, esse número parece ter-se mantido constante até 1813, com o registro de 15 navios, cifra média observada até 1822 (VALENTIM, 2006, p. 13). Se as medidas de Lorena e Franca e Horta tiveram impactos negativos para os comerciantes das vilas que comercializavam com o Rio de Janeiro, parece que não foram capazes de conter o dinamismo no período como um todo (LUNA, 1998).

Em 1803, das 15 saídas do porto de Iguape, cinco destinavam-se a Santos, com carga variada de arroz, farinha, milho, madeiras e feijão. Já ao Rio, foram quatro saídas com carga composta principalmente de arroz e madeiras. Já as entradas de embarcações totalizavam nove registros, sendo cinco provindas do Rio e portando carne seca, toucinho, sal e algodão de Santos e Santa Catarina, além de aguardente, toucinho, farinha de trigo e congonha importados de Paranaguá, Apiaí e Paranapanema (VALENTIM, 2006, p. 25).

As exportações de Iguape também seriam afetadas pela abertura dos portos em 1808, quando Santos perderia “a primazia do comércio iguapense, com 5 embarcações” que transportavam taboados, café, farinha e milho (totalizando 4:319\$325) contra 7 navios com destino ao Rio, os quais levavam principalmente arroz, comércio cujo total em réis de transações chegaram a 13:768\$792.<sup>17</sup> Entre 1809 e 1822, essa diferença entre o número de embarcações rumo a Santos e Rio de Janeiro aumentaria ainda mais (em 1812, 15 embarcações saíram para o Rio e 2 para Santos; em 1817, 17 para o primeiro e 4 para o segundo) (VALENTIM, 2006, p. 27). De qualquer maneira, a tendência de abastecimento dessas cargas com o principal produto da região, o arroz, manter-se-ia firme, bem como o comércio de variadas mercadorias com o porto de Santos (quadro 2), ainda que em menor escala em relação ao porto fluminense.

<sup>16</sup> Fonte: *Ibidem*.

<sup>17</sup> Fonte: Maços de População da vila de Iguape. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo e Agnado Valentim, Op. Cit., p. 26.

**Quadro 2 – Variedade de produtos importados por Santos de Iguape (1808-1821)**

<p><b>Alimentos</b> 1. Arroz (em casca e pilado) 2. Café</p> <p><b>Couros</b> 3. Couros</p> <p><b>Manufaturas</b> 4. Cal 5. Eixos de moenda</p>	<p>6. Panelas de barro 7. Louça da terra 8. Paus de mesa para socar arroz</p> <p><b>Madeiras</b> 9. Congonha 10. Tabuados 11. Tábuas 12. Tábuas de canela 13. Tábuas de lancha</p>	<p><b>Drogas</b> 14. Fumo da ilha 15. Mate</p> <p><b>Outros</b> 16. Barrio vazio 17. Cascos de pipa 18. Estopa da terra 19. Pipas vazias 20. Várias cargas</p>
---	--	--

Fonte: OLIVEIRA, 2017, p. 150.

O porto de Iguape, com sua importância regional, perdia, em termos de movimentação, apenas para o de Santos. A vila tinha como principal atividade econômica a agricultura. Mais de 33% dos domicílios escravistas ocupavam-se de funções agrícolas e mais da metade dos cativos trabalhava nesse setor em 1775. Os principais produtos lá produzidos eram aguardente, café, arroz e farinha de mandioca. Em termos quantitativos, contudo, a produção era muito baixa. Por exemplo, o auge da produção de arroz santista foi em 1818, ano em que produziu 7.257 alqueires. Iguape, nove anos antes, já produzira mais do dobro, 16.425 alqueires. A mesma situação aplicava-se à aguardente: 15.928 medidas foram produzidas em 1818, sendo que, em São Sebastião, importante produtora do gênero na capitania, produzia-se, três anos depois, cerca de 44.800 medidas (CARLO, 2011, p. 44).

Segundo Ricardo di Carlo, a vocação agrícola de Santos “nunca existiu”. Isso deveu-se ao fato de as condições naturais da região onde se instalara a vila não terem favorecido a instalação de culturas agrícolas graças ao “clima quente, os terrenos alagados e a qualidade do solo” (CARLO, 2011, p. 45).

Percebemos, a partir da observação dos dados da tabela 6, que, em fins do século XVIII, Santos exportava pouco mais de 5 contos de réis, valor muito inferior ao de Iguape, por exemplo, que, no mesmo ano, exportava 15 contos. 18 anos depois, em 1816, o valor realmente havia aumentado: enviava-se 8:009\$920 em mercadorias, mas a cifra, em termos relativos, era ainda pequena: no mesmo ano, de Paranaguá, saíam 31:098\$310 em artigos agrícolas diversos (toucinho, arroz, farinha de trigo, feijão, couros, café e taboados).<sup>18</sup>

**Tabela 6- Preços e montantes das 4 principais produções agrícolas de Santos, 1798-1819**

	1798		1816	
	Preço	Importância	Preço	Importância
Aguardente			\$240	1:936\$080
Café	2\$880	691\$200	1\$600	377\$600
Arroz			\$640	2:682\$240
Farinha de mandioca			\$800	2:832\$800

<sup>18</sup> Cf: Maços de População da vila de Paranaguá. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo: Maços de População da vila de Iguape. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Outros				181\$200
Total		5:059\$200		8:009\$920

	1817		1819	
	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>	<i>Preço</i>	<i>Importância</i>
Aguardente	\$200	2:262\$400	\$200	3:185\$600
Café	1\$600	228\$800	1\$920	203\$520
Arroz	\$800	3:808\$800	\$960	6:966\$720
Farinha de mandioca	\$800	5:048\$800	\$960	5:672\$640
Outros		234\$880		36\$000
Total		11:583\$680		16:215\$680

Fonte: CARLO, 2011, p. 46.

Nos Mapas de População da vila de Santos, as informações são ainda mais limitadas. Apenas para o ano de 1798, por exemplo, como já apontara Di Carlo, encontramos, além dos gêneros já mencionados, a referência à produção de açúcar, de couros secos, de goma, madeiras, azeite de baleia e peixe seco. O azeite de baleia era, em realidade, o produto típico da Armação de Bertioga e não desapareceu no período, bem como a produção de madeira, importante para as caixas de embarque do açúcar e demais produtos, atividade sempre requisitada para os reparos em navios. Quanto à produção pesqueira, era uma das bases da alimentação de qualquer vila litorânea (CARLO, 2011, p. 49).

De qualquer forma, além das limitações das fontes, sabemos que a área agrícola desenvolveu-se menos em Santos do que nas outras vilas paulistas à época. Santos, portanto, “talvez tivesse um descompasso menor do setor agrário em relação ao restante de São Paulo, principalmente no percentual de escravos, antes do último quartel do século XVIII”. A partir desse momento e da expansão das atividades comerciais impulsionadas pelo açúcar, “a feição portuária abre muito espaço para o comércio, não obstante alguns escravistas tivessem investido em certa produção agrícola no início do século XIX”. (CARLO, 2011, pp. 39-40).

As atividades mercantis que ocupavam a vila de Santos eram, portanto, de natureza diversa da maioria das vilas paulistas àquela época. Para Gilvan Leite Oliveira, São Paulo, entre o final do século XVIII e o começo do XIX, requeria “mais braços cativos em virtude tanto da expansão agrícola quanto da diversificação das atividades econômicas dos núcleos urbanos. Santos, em virtude de suas características portuárias e perfil marcadamente urbano, confirmou esta tendência” (OLIVEIRA, 2017, p. 96). Santos, portanto, tornou-se entreposto comercial importante na capitania. O setor mercantil destacou-se como o campo econômico que mais propiciava acumulação de capitais na vila, riqueza essa que era medida pela quantidade de escravos atuantes. Apesar disso, esse índice não consistiu no único que podia demonstrar acumulação de renda entre os comerciantes (CARLO, 2011, p. 84).

O papel da vila santista foi fundamental não só para o mercado regional e para os portos menores da capitania, como Paranaguá, Iguape e Cananéia, mas também porque era pelo seu porto que mantimentos e mercadorias eram enviados a Portugal. Nesse comércio de exportação, destacavam-se as mercadorias produzidas na região litorânea, ainda que em menor escala, bem como as que provinham de outras partes da

capitania, notadamente na região de serra acima, nas áreas do planalto e do interior, como discutiremos adiante. Para que exemplifiquemos esse cenário, devemos atentar à variedade de produtos exportados para Lisboa pelo porto de Santos entre 1788 e 1819. Destacavam-se artigos como açúcar, branco mascavado e redondo; arroz; banha de porco; café; carne; farinha de mandioca; mel; melaço; toucinho; atanados; couros, em cabelo, crus, salgados e secos; sebo; vaquetas; madeiras; algodão; aguardente; azeites; anil; quinta; lâ; miudezas; goma; barbatana; salitre; pipas, entre outros.

Em linhas gerais, essas eram as características da economia da região da marinha sul da capitania de São Paulo. Santos e seu porto eram importantes para o comércio de cabotagem, necessário para o abastecimento da população local e da própria capitania, e para a redistribuição de mercadorias importadas do Reino para outros portos menores. Do Rio Grande e Porto Alegre, Santos recebia produtos de couro; de Iguape e Paranaguá, chegavam as madeiras, importantes para a metrópole. Já a farinha de mandioca era proveniente de Paranaguá e Cananéia. Nesse sentido, o incremento econômico paulista e o resultante comércio ultramarino davam novo fôlego à grande rede de relações comerciais entre Santos e os portos menores da costa, que vinham se conformando desde, pelo menos, o fim do Seiscentos.

Apesar desse processo que envolvia as trocas comerciais entre Santos e as vilas litorâneas ao sul de São Paulo, é claro que suas ligações também eram importantes com a área norte da marinha e com a região de serra acima. Devemos apontar, entretanto, que, dentro das complexas relações que se estabeleceram nos governos de Lorena, Castro e Mendonça e Franca e Horta, sempre persistiu o problema da comunicação entre as vilas do litoral norte e do Vale do Paraíba e a praça de Santos. Se, como vimos, as vilas do Sul também mantinham algum comércio com o Rio de Janeiro, sabemos que as relações daqueles dois espaços se deram, em maior medida, com a capitania fluminense e seu porto em detrimento de São Paulo e Santos. Por isso, optamos por analisar Santos de maneira mais interligada com o comércio do litoral sul e, como discutiremos, com a região do planalto e do interior, áreas que necessariamente estiveram ligadas às trocas comerciais com a vila mais importante porto paulista. Devemos ter em vista que, de qualquer forma, as conexões entre Santos e as áreas mais próximas ao Rio, também existiam, não obstante suas dinâmicas mercantis mais particulares, alvos de intensas discussões durante os governos do início do século XIX.

## II. O litoral norte da capitania

Na região setentrional do litoral de São Paulo, duas vilas destacaram-se por sua produção de mantimentos: São Sebastião e Ubatuba. Como já apontara Maria Thereza Petrone, em 1968, o litoral ao norte de Santos apresentava um aspecto completamente diverso daquele da parte sul da marinha paulista. Segundo ela, “foi, sem dúvida, muito mais povoado e tinha, apesar de tudo, uma economia bem mais florescente” (PETRONE, 1968, p. 27). A análise dos dados contidos nos Maços de População, que, é verdade, são um tanto irregulares para essas duas vilas, ajuda-nos a compreender o perfil econômico dessas duas localidades. Já nos referimos às contendas entre os produtores e os governadores, dependendo do período de governo e da política escolhida em relação ao escoamento produtivo via porto de Santos. De qualquer modo, o fato é que, por volta de 1798, ambas as vilas eram centros importantes de cultivo da cana e de comércio

açucareiro, bem como de produção de víveres.

São Sebastião, vila desde 1636, apresentava produção agrícola variada, mas o grande produto de destaque em sua pauta produtiva e exportadora, como percebemos da observação da tabela 7, era o açúcar.

**Tabela 7 – Produção, consumo e exportação da vila de São Sebastião em 1798**

GÊNEROS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em quintais)	102	102	0
AÇÚCAR (em quintais)	5.652	25	5.627
TABACO (em quintais)	129	64	65
ARROZ (em alqueires)	562	419	150
ANIL (em quintais)	119	0	119
CAFÉ (em quintais)	6,5	6,5	0
MILHO (em alqueires)	196	196	0
FEIJÃO (em alqueires)	1573	1573	0
AGUARDENTE (em pipas)	237	11	226
FARINHA (em alqueires)	26804	26380	424

Fonte: Maços de População da vila de São Sebastião. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

No referido ano, São Sebastião exportou 22.508 arrobas de açúcar<sup>19</sup>, quantidade que foi, integralmente, remetida ao porto do Rio de Janeiro. Ora, durante o ano de 1798, vigoravam ainda, até 22 de novembro, as restrições ao livre comércio, impostas pelo governo de Lorena. A produção que sairia da vila rumo ao porto fluminense provavelmente fora enviada, portanto, no fim daquele ano, ou, muito provavelmente, teria sido exportada ilegalmente, ao menos em parte, até setembro, quando parte da safra de São Sebastião foi liberada por Castro e Mendonça.

Tendo em conta que o preço médio da arroba de açúcar nesse ano foi de 2.400 réis,<sup>20</sup> chegamos ao montante de 54:019\$200<sup>21</sup> negociados na praça do Rio de Janeiro, valor este que, além de altíssimo, provinha apenas do comércio do açúcar. Explica-se, assim, tanto a preocupação dos produtores quanto a dos governadores que tentaram centralizar em Santos essas relações mercantis: eram altas somas, que, provavelmente, seriam menores se fossem negociadas no porto paulista.

Não só o açúcar foi enviado ao Rio de Janeiro naquele ano. O anil e uma parte da produção de aguardente de cana também o foram. Para Santos, seguiram, portanto, o tabaco, a aguardente, o arroz e a farinha. A quantia negociada, todavia, foi mais de oito

<sup>19</sup> Uma arroba correspondia à quarta parte de um quintal. Optamos por manter as medidas utilizadas na documentação original, efetuando-se a conversão, sempre que necessária, para análise e comparação dos dados.

<sup>20</sup> Fonte: Maços de População da vila de São Sebastião. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

<sup>21</sup> O cálculo foi feito multiplicando o número de quintais produzidos por 4, chegando-se, assim à quantia de arrobas. Em seguida, multiplicamos essa quantia pelo preço médio, discriminado na documentação. Na tabela original, os valores constam em cruzados e, por meio da relação de 1 cruzado = 400 réis, identificamos a correspondência dos valores apontados.

vezes menor, por volta de 6:744\$800 réis.

No ano seguinte, esse fenômeno tendeu a repetir-se. Das 20.408 arrobas de açúcar exportadas, 100% foram comercializadas no Rio de Janeiro. O preço médio da arroba, contudo, caiu expressivamente em 1799 chegando a 1.000 réis a arroba.<sup>22</sup> Assim, o montante negociado deve ter sido por volta de 20 contos de réis (20:408\$000). O pouco café produzido – 32 arrobas – também foi levado ao Rio. Já a farinha, o tabaco, o arroz e a aguardente seguiram para Santos.

**Tabela 8 – Produção, consumo e exportação de São Sebastião em 1799**

GÊNEROS AGRÍCOLAS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
ALGODÃO (em quintais)	131	131	0
AÇÚCAR (em quintais)	5.162	60	5.102
TABACO (em quintais)	130	5	125
ARROZ (em alqueires)	684	604	80
CAFÉ (em quintais)	9	1	8
MILHO (em alqueires)	220	220	0
FEIJÃO (em alqueires)	1297	1097	200
AGUARDENTE (em pipas)	205	25	182
FARINHA (em alqueires)	25472	23428	2050

Fonte: Maços de População da vila de São Sebastião. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Os mantimentos, ainda por sua pouca quantidade, seguiam à vila santista, que, como apontamos, desempenhava importante papel de centro comercial e redistribuidor de mercadorias em São Paulo. Nesse sentido, eles provavelmente eram destinados ao consumo da população local e ao suprimento das tropas militares, ainda porque a chamada “farinha de guerra” era um dos gêneros de cultivo mais importantes de São Sebastião, no rol de produtos que existia na pauta produtiva para além do açúcar. A exceção deve ser feita para o caso da aguardente de cana, bebida que a vila era importante produtora. Em 1798, produzira 95.824 litros e, no ano subsequente, 77.128 litros (SIMONSEN, 1977, pp. 462-463).<sup>23</sup> Parte dessa produção foi, certamente, enviada a Portugal, como evidenciamos anteriormente na pauta de produtos remetidos a Lisboa entre os anos de 1788 e 1819.

Durante as duas primeiras décadas do século XIX, a vila de São Sebastião manteve-se como importante produtora de açúcar e, em menor escala, de aguardente, do litoral norte paulista (FERNÁNDEZ, 1992, pp. 194-214).<sup>24</sup> Em relação aos anos finais

<sup>22</sup> Não se sabe ao certo o motivo dessa queda no preço médio do açúcar. Identificamos, porém, que o preço dos outros produtos se manteve estável. O anil, por exemplo, manteve-se por volta de 9.000 réis a arroba e, curiosamente, também a aguardente não teve seu preço alterado, que, nos dois anos, esteve por volta de 30.000 réis a pipa.

<sup>23</sup> Trabalhamos com a equivalência de 1 pipa = 424 L.

<sup>24</sup> Ramón Fernández chamou atenção para o fato de que, em São Sebastião, era grande a presença de agricultores que plantavam cana sem serem proprietários de engenhos. Segundo ele, “dedicavam-se a essa atividade como ocupação principal, em 1798, 65,4% dos proprietários e 48,1% dos não proprietários de escravos na agricultura (...) Em geral, estes proprietários podem ser definidos como pequenos (...) Todavia, a participação neste setor dos escravos no auge de sua capacidade produtiva é maior do que a

da década 1790, a documentação aponta-nos que a produção caiu sensivelmente, mas ainda continuou expressiva. Segundo Ramón Fernández, “a produção de açúcar conheceu (...) seu pico no ano de 1798, máximo ao qual não voltaria.” Nesse sentido, “o pico inicial da Velha São Sebastião foi sucedido por uma abrupta queda no ano de 1801, antes, portanto, das proibições de Franca e Horta” (FERNÁNDEZ, 1992, p. 179). Também deve ser apontada a constante presença da produção de café, que, apesar da baixa quantidade, não desapareceu.

**Tabela 9- Produção de açúcar, aguardente e café em São Sebastião (1801-1821)**

ANO	AÇÚCAR (em arrobas)	AGUARDENTE (em pipas)	CAFÉ (em arrobas)
1801	7.416	203	13
1803	7.576	158,6	41
1805	5.920	146	50
1808	2.679	74	114
1810	2.441	68,4	24
1813	2.762	117,5	80
1815	6.304	130,7	28
1817	4.664	98,4	44
1821	5.982	249,2	289

Fonte: Maços de População da vila de São Sebastião. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo e FERNÁNDEZ, 1992, pp. 170-171.

Faz-se necessário destacarmos a queda brusca da produção entre os anos 1805 e 1808. Na verdade, não houve fator externo determinante ou mudança no sistema produtivo. A explicação para o decréscimo dos valores reside no fato de que, em 1806, a Ilha de São Sebastião foi desmembrada da vila homônima, tendo dado origem à Vila Bela da Princesa (atual Ilhabela). Por isso, optamos por somar os valores das duas localidades até 1805 e, a partir desse ano, separamos os montantes totais para as duas vilas.

Como é possível observar na análise da tabela 10, a produtividade em Vila Bela era alta, notadamente na produção de aguardente. Entre 1808 e 1820, a média anual foi de 245,7 pipas fabricadas da bebida, o que equivalia a cerca de 104 mil litros. Não dispomos de informações acerca do destino dessa produção, mas acreditamos que, muito provavelmente, ela seguia à capitania do Rio de Janeiro, uma vez que, em 1815, temos registro de apenas três pipas de aguardente importadas por Santos de Vila Bela e, no ano seguinte, duas. Parece razoável, assim, supor que era remetida a Parati ou à capital fluminense.

---

registrada entre os agricultores voltados às aqui denominadas ‘outras lavouras’, 55,9% para estes e 60,2% para aqueles (...)”. Nesse sentido, Fernández destacou que, fossem ou não escravistas, estes lavradores de cana não receberam o destaque merecido em boa parte da literatura sobre a economia paulista, já que em Itu, também ocorria o mesmo fenômeno.

**Tabela 10- Produção de açúcar, aguardente e café em Vila Bela (1808-1820)**

ANO	AÇÚCAR (em arrobas)	AGUARDENTE (em arrobas)	CAFÉ (em arrobas)
1808	4.980	144,5	90
1810	2.787	199,3	29
1813	2.522	311,1	24
1815	3.178	219,5	18
1817	1.219	134,3	31
1820	5.526	466	692

Fonte: FERNÁNDEZ, 1992, pp. 170-171.

De qualquer forma, a queda da produção, a partir de 1801, estabeleceu um novo patamar para as vilas do litoral norte, já que, daquele momento sucedeu-se um período de estabilidade na quantidade fabricada, o que duraria até 1813 para São Sebastião e até 1808 para Vila Bela. Assim sendo, deve-se indicar que a Abertura dos Portos, no dizer de Fernández, “não foi uma determinante essencial para explicar as oscilações da lavoura canavieira nestas vilas”, haja visto que, em 1810, a quantidade de açúcar fabricado em Vila Bela caiu quase pela metade (FERNÁNDEZ, 1992, pp. 180-181).

Por fim, no que se refere à produção de aguardente, o ano de 1820 representa o auge da fabricação desse gênero naquelas localidades. A atividade vinha atravessando seu melhor período, tendo as quantidades totais produzidas sido muito mais elevadas do que nas décadas anteriores. Nesse sentido, há duas variantes: se a aguardente era produto importante para as negociações que envolviam o tráfico de escravos, intensificado no Rio de Janeiro à época, seu consumo esteve também orientado para o mercado interno, o que explica esse incremento observado no período em que a Corte esteve no Rio de Janeiro, aumento ainda maior do que no período de liberdade comercial vigente no governo de Melo e Castro.

Em suma, as vilas de São Sebastião e, depois de 1806, também Vila Bela, apresentaram produção variada de mantimentos, mas com clara predominância do açúcar e da aguardente em sua pauta exportadora. Não devemos nos esquecer, todavia, da presença recorrente e incipiente da produção cafeeira, concomitantemente ao cultivo de gêneros agrícolas como a farinha e o arroz, importantes no comércio com Santos, comércio esse que era muito menos expressivo, em quantias monetárias, se o compararmos com as relações mercantis estabelecidas na praça do Rio de Janeiro, localidade que era, sempre que possível, a rota de escoamento da produção do litoral norte.

Para completarmos o cenário dessa região da capitania de São Paulo, temos de analisar outra localidade, também importante no quadro econômico daquela área: Ubatuba. A vila também apresentava produção agrícola muito diversa, produzindo gêneros como farinha, arroz, café, açúcar, feijão, milho, mas sua exportação era menor em relação à das outras vilas do litoral norte.

**Tabela 11- Produção, consumo e exportação em Ubatuba no ano de 1798**

ARTIGOS	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
FARINHA (alqueires)	11.748	10.158	1.590
ARROZ (alqueires)	544	284	260
ANIL (quintais)	20	0	20
CAFÉ (quintais)	25	0	25
GOMA (alqueires)	20	0	20
PEIXE (centos)	14.300	4.300	10.000
AÇÚCAR BRANCO (arrobas)	171	-	31
AÇÚCAR MASCADO (arrobas)	20	-	11
TABOADOS (dúzias)	27	0	27
FUMO (arrobas)	64	0	64
AGUARDENTE (pipas)	28		0
FEIJÃO (alqueires)	321	321	0
MILHO (alqueires)	115	115	0
ALGODÃO (arrobas)	55	55	0

Fonte: Maços de População da vila de Ubatuba. Listas *Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Na verdade, constatamos que, na maioria dos anos, não houve sequer produção açucareira, ainda que a de aguardente tenha se mantido estável, o que sugere que os produtores locais tenham se especializado no fabrico da bebida. Os outros mantimentos, por sua vez, estiveram presentes nas tabelas das listas nominativas durante todo o período analisado. Não obstante essa variedade de culturas, dada a baixa quantia produzida de muitos desses produtos, como no caso do feijão, do milho e do algodão, parece que, ainda em fins do século XVIII, Ubatuba produzia para o consumo local de seus habitantes.

Essa situação, contudo, não se repete a partir do ano seguinte. Os gêneros elencados foram comercializados em diversas praças. Em 1799, a vila enviava ao Rio de Janeiro parte de sua produção de farinha, feijão, arroz, milho, goma, anil, café, peixes e fumos. Para Santos, seguia também farinha, feijão, goma, peixes e aguardente, porém em muito menor quantidade. A São Sebastião seguia um pouco de farinha e café, tabuados e peixes, enquanto para Parati era remetido quase nenhum produto, com exceção do arroz e do milho. Sabemos que o total negociado dessas mercadorias foi de 3:507\$910, montante visivelmente inferior ao das outras localidades.

**Tabela 12- Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1799**

GÊNEROS EXPORTADOS	Rio de Janeiro	Santos	S. Sebastião	Parati
FARINHA (alqueires)	1.411	926	243	-
FEIJÃO (alqueires)	16	5	-	-

ARROZ (alqueires)	812	-	-	100
MILHO (alqueires)	20	-	-	14
GOMA (alqueires)	286	6	-	-
ANIL (arrobas)	ilegível	-	-	-
CAFÉ (arrobas)	268	6	14	-
PEIXES (centos)	500	17.225	22.650	-
AGUARDENTE (pipas)	-	ilegível	-	-
FUMOS (arrobas)	128	-	-	-
TABOADOS (dúzias)	-	-	22	-

Fonte: Maços de População da vila de Ubatuba. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Durante o período de liberdade comercial, esse padrão se repetiu. Em 1801, enviava-se ao Rio farinha, anil, peixes e café; a Santos, farinha, arroz, aguardente e goma. Notemos que a farinha, que, nesse ano teve apenas 40 alqueires enviados ao Rio, enquanto 727 seguiam para Santos, era artigo constantemente exportado à vila santista em quase todos os casos das vilas litorâneas graças às razões que já expusemos. Também o comércio com S. Sebastião e Paraty se manteve, mesmo que fosse muito diminuto na comparação com as outras duas vilas portuárias.

Dois anos mais tarde, portanto em 1803, a proibição de comercializar as mercadorias fora de Santos voltaria a vigorar, devido ao decreto de Franca e Horta, e os resultados práticos são nítidos na documentação, como podemos observar na tabela 13. Mesmo assim, manteve-se alguma exportação ao Rio de Janeiro, o que pode ser explicado devido à proibição que seria imposta em junho daquele ano. Além disso, a aguardente produzida em Ubatuba, nos anos de 1798 a 1803, teve preço médio de cerca de 30,2 mil réis a pipa, valor similar ao de São Sebastião, que, em 1799, tinha a bebida negociada em Santos a 30 mil réis a pipa.<sup>25</sup>

**Tabela 13- Vilas portuárias para onde saíram os produtos de Ubatuba em 1803**

GÊNEROS EXPORTADOS	Rio de Janeiro	Santos	S. Sebastião	R. Grande do Sul
AGUARDENTE (pipas)	13	11	-	10
FARINHA (alqueires)	40	1.499	95	-
CAFÉ (arrobas)	31	341	55	-
ARROZ (alqueires)	245	107	-	-
ANIL (arrobas)	582	247	-	-
PEIXES (centos)	-	36.450	2.000	-
GOMA (alqueires)	6	-	-	-

Fonte: Maços de População da vila de Ubatuba. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

\_\_\_\_\_ No ano de 1805, os efeitos da proibição são ainda mais visíveis. Todos os artigos

<sup>25</sup> Fonte: Maços de População da vila de Ubatuba. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

agrícolas foram remetidos à vila de Santos: 46 pipas de aguardente, 2.753 alqueires de farinha, 97 alqueires de goma, 1.044 alqueires de arroz, 660 arrobas de café, 51 arrobas de anil, além de peixes. Ao Rio de Janeiro, apenas uma pequena quantidade de peixes foi enviada. Por isso, nesse ano, negociaram-se mais de 5 contos de réis (5:400\$000) na vila santista e apenas 56 mil réis na cidade fluminense.

Ao longo da década e até o começo dos anos 1820, o café foi adquirindo importante posição nas produções ubatubenses, tendo deslanchado no período imediatamente posterior à Independência. Também o anil parece ter tido grande importância em Ubatuba, já que lá a cana nunca chegou a ter o destaque das outras duas vilas do litoral norte. O artigo, entretanto, teve sua produção interrompida a partir de 1810, justificado pelo fato de seu cultivo ter sido estimulado desde a época do vice-reinado do Marquês de Lavradio, quando os produtores foram beneficiados pelos conflitos que desorganizaram a produção haitiana. Esse processo propiciou, destarte, o incremento produtivo ao longo dos anos 1790 e 1800, mas já pelo ano de 1810, a produção seria desprezível (HOLME, 1971, pp. 53-60).

A produção para o comércio da farinha de mandioca também continuou relevante, ainda que grande quantidade fosse para consumo local. As suas exportações, ao lado da aguardente e, posteriormente, da cafeeira, foram o carro-chefe da economia da vila de Ubatuba. Quanto ao seu valor, foi o principal produto exportado em 1798, 1810, 1816 e 1818, tendo empatado com o café em 1820 (FERNÁNDEZ, 1992, pp. 188-189; HOLME, 1971, p. 75). Entre 1810 e 1820, ademais, a comercialização dos produtos da vila teve relevância, em termos quantitativos, nas relações mercantis com o Rio de Janeiro, Santos e até mesmo com a Bahia. As tendências acima descritas podem ser verificadas na análise da tabela 14, a última de que dispomos para o período colonial.

**Tabela 14 – Destino das exportações de Ubatuba em 1816, 1819 e 1820<sup>26</sup>**

	FARINHA (alqueires)	CAFÉ (arrobas)	ARROZ (alqueires)	AGUAR. (pipas)	PEIXES (centos)	AÇÚCAR (arrobas)
<b>RIO DE JANEIRO</b>						
1816	1.575	750	50	28	121.200	350
1819/1820	5.858	2.850	609	89,5	958	300
<b>SANTOS</b>						
1816	1.102	-	-	21	-	-
1819-1820	6.942	-	-	-	-	-
<b>S. SEBASTIÃO</b>						
1816	74	-	90	2	24.900	-
1819/1820	16	-	-	-	700	-
<b>BAHIA</b>						

<sup>26</sup> As medidas da farinha e do arroz foram contabilizadas em alqueires; da aguardente, em pipas; do açúcar e do café, em arrobas; e dos peixes em milheiros.

1816	-	-	-	-	-	-
1819-1820	4.627	-	-	8	-	-

Fonte: Maços de População da vila de Ubatuba. *Listas Nominativas Anuais por Habitantes*. Arquivo do Estado de São Paulo.

Completa-se, dessarte, o quadro geral das vilas da segunda área marinha paulista: o litoral norte. Pudemos perceber que, em todo o litoral, a vila de Santos era, naquele período, a principal localidade da região litorânea. Como apontou Gilvan Oliveira (2017, p. 41), se ela rivalizava em importância com São Sebastião e Ubatuba, também vilas portuárias, devemos notar que estas últimas *cumpriam funções econômicas* diversas da primeira. Estavam, assim, engajadas na produção de gêneros agrícolas, enquanto Santos, malgrado a existência da atividade rural em seu entorno, esteve mais voltada, segundo Ricardo Di Carlo (2006, p. 40), a “atividades urbanas relacionadas com o crescente comércio portuário, ligado à dinâmica do exportar e abastecer”, fenômeno observado, pelo menos, desde o último quartel do Setecentos.

Após a explanação do perfil das vilas do litoral, pudemos perceber que tanto o litoral sul, quanto o norte, apresentavam particularidades na composição de suas produções e exportações, mas, sobretudo, na dinâmica com os portos coloniais. Se a primeira região estava mais ligada ao porto de Santos, embora mantivesse conexões com o porto do Rio de Janeiro, constatamos que, na última área, o comércio, mesmo abalado em tempos de restrições, era predominantemente realizado com a praça carioca.

Nesse contexto, indicamos como era forte a cultura do arroz e da farinha, respectivamente em Iguape e Paranaguá, e como esses mantimentos eram fundamentais para abastecer a população da capitania de São Paulo e seus efetivos militares. Também fizemos referência às regiões setentrionais da marinha paulista para salientar como a produção açucareira ali fortaleceu-se, concomitantemente à de aguardente, importante derivado da cana no comércio colonial. Finalmente, procuramos apontar as constantes relações dessa região com a capitania fluminense, situação, aliás, comum também no Vale do Paraíba, que apresentava produção variada de gêneros agrícolas.

Assim sendo, o protagonismo do porto do Rio não pode e nem deve ser refutado, era ele o responsável pela maior movimentação mercantil na colônia e segundo Jobson Arruda (1980, pp. 153-154), o “Rio de Janeiro era a principal região brasileira”, responsável por 34,2% da participação no comércio de exportações brasileiras entre 1796 e 1807. Sem dúvidas, a participação relativa de Santos era muito inferior à do Rio de Janeiro, mas o que se faz essencial é observar não só a entrada de São Paulo, planejada desde a centúria anterior, no comércio atlântico, mas também o estabelecimento das culturas pelos espaços paulistas, o que possibilitou à capitania fazer parte dos circuitos mercantis terrestres, costeiros e marítimos do comércio brasileiro, antes e depois de 1808.

Ainda que as cidades portuguesas respondessem, em geral, por menos de 30% dos valores negociados em Santos, esse comércio existia e se estabeleceu desde o final do Setecentos, tanto que, mesmo com o final do sistema colonial, manteve-se vivo. Além disso, as políticas que haviam sido concebidas para atender a necessidades específicas do contexto anterior tiveram resultados que continuaram a mostrar-se concretos em momento posterior diverso. São Paulo, na década de 1810, comercializava com todas as partes da América Portuguesa e com regiões outras da América do Sul, e, claro,

com Portugal, graças ao desenvolvimento anterior de sua economia, experimentado num longo processo que remontava, em última instância, à restauração política de 1765. Fosse ainda incipiente na comparação com Rio de Janeiro, Bahia ou Pernambuco, ele já estava consolidado. Aliás, embora as exportações ao Rio fossem superiores depois de 1808, isso não significa que não tenha havido consistência no trato com a metrópole, uma vez que não podemos observar a ruptura do comércio atlântico com o país ibérico.

Nesse diapasão, propomos que sejam levadas em conta as dinâmicas locais e as particularidades da história da economia de São Paulo para que seja possível compreender efetivamente as grandes mudanças pelas quais passou a capitania no período final do século XVIII e nas décadas iniciais do Oitocentos. Em conformidade com as proposições de Denise Moura (2013), entendemos que “o porto de Santos formou um subsistema no contexto maior do sistema mercantil do império português” (MOURA, 2013, p. 116). Era de menor porte em relação aos principais, como o do Rio de Janeiro, de Salvador e de Recife; seu índice de movimentação de navios também era mais contido e a quantidade de mercadorias coloniais movimentada era inferior, mas “tinha um tipo de inserção e função no comércio colonial do período. Ele funcionou como um complementar da demanda por produtos coloniais diversificados, especialmente de portos portugueses ou mesmo secundários, como a cidade marítima do Porto” (MOURA, 2013, pp. 116-117). Nesse sentido, o Rio de Janeiro, portanto, não centralizou sua movimentação mercantil, mesmo depois da vinda da Família Real, já que os níveis de exportação para Portugal mantiveram-se firmes até pelo menos a Independência.

A questão de qual seria a melhor rota de escoamento produtivo esteve presente de maneira muito diversa nas regiões de serra acima, com exceção do Vale do Paraíba. Nas áreas do Planalto e no chamado interior paulista, forjaram-se diferentes tipos de relações no tocante à questão do porto de Santos e das trocas mercantis com outras áreas. Para explanarmos suas dinâmicas comerciais, contudo, necessitaríamos de estudos mais aprofundados, que também instigam e propõem novos desafios para os estudiosos da história econômica de São Paulo no fim do período colonial.

É mister salientar, portanto, que, embora o sistema colonial tenha findado em 1808, os resultados das políticas econômicas executadas desde a retomada da autonomia paulista, em 1765, mantiveram-se de maneira nítida, como pudemos observar nas tabelas detalhadas sobre produção e exportação das vilas de São Paulo para as décadas de 1800 e 1810. Dessa forma, apesar de a capitania ter-se adequadamente à lógica colonial, isso deu-se de maneira tardia.

Após a abertura dos portos, a capitania manteve as trocas comerciais diretamente com Portugal, ao passo que, é verdade, o comércio de exportação também seguiu acontecendo, em parte, através do Rio de Janeiro. De qualquer maneira, a diversificação da produção agrícola ainda permaneceu realidade concreta no espaço de São Paulo, que tornaria-se Província a partir de 1821.

## Referências Bibliográficas

ARRUDA, José Jobson de Andrade. À época dos vice-reis fluminenses: o novo padrão de colonização, diversificação e integração econômica. In: Aline Montenegro Magalhães; Rafael Zamorano Bezerra (org.). *Os vice-reis no Rio de Janeiro*. 250 anos. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015.

\_\_\_\_\_. Decadência ou Crise do Império Luso Brasileiro: O Novo Padrão de Colonização do Século XVIII. In: *Revista Usp*, no 46. São Paulo, 2000, pp. 66-78.

\_\_\_\_\_. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo, editora Ática, 1980.

\_\_\_\_\_. O Elo Perdido: a economia brasileira entre 1780 e 1830. In: *Resgate*. Revista de Cultura. Campinas: ed. Unicamp, n. 7, 12/1997.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões*. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721). São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. Tese (Doutorado) São Paulo: FFLCH/USP, 2006, 352 f.

CAPEL, Ronaldo. *O Governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH/USP, 2015, 139 f.

CARLO, Ricardo Felipe Di. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH/USP, 2011, 317 f.

DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710- c. 1780)*. Tese (Doutorado). São Paulo: FFLCH/USP, 2017, 383 f.

ELLIS JR., Alfredo. *A Economia Paulista no Século XVIII*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. São Paulo, de fronteira a território: uma capitania dos novos tempos. In: ANTUNES, Ermelinda (cur.). *Laboratório do mundo*. Idéias e saberes do século XVIII. Catálogo. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2004.

\_\_\_\_\_. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada. *Anais do Museu Paulista* (impresso), v. 17, 2009.

FERNANDEZ, Ramón Vicente García. *Transformações Econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. Tese (Doutorado). São Paulo: FEA/USP, 1992, 189 f.

GUTIÉRREZ, Horacio. Crioulos e Africanos no Paraná, 1798-1830. In: *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, pp. 161-188, 1988.

HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese (Doutorado). São Paulo: FFLCH/USP, 1971, 179 f.

KLEIN, Herbert S. & LUNA, Francisco Vidal. Nota a respeito de Medidas para Grão Utilizadas no Período Colonial e as Dificuldades para sua Conversão ao Sistema Métrico. In: *Boletim de História Demográfica*, ano 8. São Paulo: 2001.

LUNA, Francisco Vidal. São Paulo: atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829). *Estudos Econômicos*. São Paulo: IPE-USP, v. 28, n. 1, pp. 99-169, jan/mar. 1998.

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

MENDES, Denise. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH/USP, 1994.

MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & Conflitos na São Paulo Restaurada: Formação*

e consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802). Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH/ USP, 2007, 316 f.

MOURA, Denise. Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822). In: *Tempo*, vol. 19 n. 34, p. 95-116, 2013.

OLIVEIRA, Gilvan Leite de. *A todo pano: contribuição para o estudo do processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo (1788-1822)*. Dissertação (mestrado). São Paulo: FFLCH/USP, 2017, 283 f.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A Lavoura Canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.

SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1977.

TOLEDO, Benedito Lima. *Projeto Lorena, os caminhos do mar: revitalização, valorização e uso dos bens culturais*. 1. ed. São Bernardo do Campo: Prefeitura Municipal, 1975. v. 1.

VALENTIM, Agnaldo. *Uma civilização do arroz*. Agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880). Doutorado (Tese). São Paulo: FFLCH/USP, 2006.

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais*. 2. ed., São Paulo: Hucitec/Edusp, 1951.