

## COMÉRCIO NA COSTA DO BRASIL NO TEMERÁRIO ANO DE 1817

Denise A. Soares de Moura<sup>1</sup>

**Resumo:** Este texto faz uma breve conceituação do comércio de cabotagem na costa sul da capitania de São Paulo através de um episódio de apreensão de uma embarcação do Recife no porto de Santos no ano de 1817. Naquela conjuntura das tensões pela independência, a movimentação de negociantes pela costa, até então útil serviço à Coroa, tornou-se alvo de suspeitas. O texto também mostra que nos portos periféricos a atividade mercantil e os negociantes não se restringiram aos negócios com o Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Comércio costeiro. Mercado interno. Negociantes.

Até certo tempo, entre uma tradição depreciadora e outra enaltecida<sup>2</sup>, foi sendo talhada uma imagem interiorizadora da história de São Paulo, com os contornos da figura de bandeirantes, expansionistas, fundadores de vilas, roças e negociantes abastecedores do centro do continente<sup>3</sup>.

Um outro lado da história de São Paulo foi ter-se tornado um objeto abstrato, formando um “todo homogêneo” entre cidade e todo o território<sup>4</sup> que passou a chamar-se São Paulo em 1709, quando as áreas da capitania de São Vicente e Santo Amaro foram vendidas para a Coroa Portuguesa<sup>5</sup>. Em certa medida aquelas duas tradições ainda repercutem na historiografia com diferentes intensidades<sup>6</sup> e em meio a uma nova produção que integra São Paulo ao Império, valoriza os seus vários espaços e vem investigando as potencialidades mercantis de seu litoral<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> Professora de História do Brasil do Departamento de História da UNESP, campus de Franca. Supervisora do Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa Histórica, da mesma instituição, e autora de *Sociedade Movediça: economia, cultura e relações Sociais em São Paulo (1808-1850)*, Ed. UNESP. E-mail: dmsoa1@yahoo.com.br.

<sup>2</sup> SOUZA, Laura de Mello e. São Paulo dos vícios e das virtudes. In: \_\_\_\_\_. *O sol e a sombra: política e administração na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 109-147.

<sup>3</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque. Movimentos de população no século XVII. *Revista do Instituto de Estudos brasileiros*. São Paulo, IEB/USP, p. 54-111, 1969.

<sup>4</sup> GLEZER, Raquel. *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007. p. 137-153.

<sup>5</sup> SILVA, Maria Beatriz Nizza da et al. São Vicente, capitania donatarial (1532-1709). In: \_\_\_\_\_. *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Ed. Unesp, 2009.

<sup>6</sup> BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; FFLCH/USP; FAPESP, 2002; MONTEIRO, John. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994; MOURA, Denise A. Soares. *Sociedade movediça: economia, cultura e relações sociais em São Paulo (1808-1850)*. São Paulo: Ed. Unesp, 2006; BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo*. 2006. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

<sup>7</sup> BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo*. 2006. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006; BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Viver e sobreviver em uma vila colonial*. Sorocaba, séculos XVIII e XIX. São Paulo: Annablume; FAPESP,

O amadurecimento teórico e metodológico de pesquisas sobre uma “nova elite colonial”, aparentada com a antiga – conquistadora, povoadora e apegada aos bens fundiários, mas que se consolidou pelo giro do comércio e pela condição de emprestadora de dinheiro à Real Fazenda desde a primeira metade do século XVIII –, vem também inspirando uma concepção litorânea na interpretação da história de São Paulo<sup>8</sup>.

Uma percepção litorânea de sua história ou a busca de explicações para os seus processos históricos do ponto de vista das vilas costeiras foram originalmente propostas tanto em 1933, por Caio Prado Jr., como por Sérgio Buarque de Holanda em 1964. Este chegou a insinuar a força do comércio de cabotagem em meio à expansão da exportação do açúcar a partir da última década do século XVIII<sup>9</sup>. Outros autores, sustentados em documentação e posições teóricas específicas, defendem, contudo, o papel exportador da costa de São Paulo, particularmente da vila de Santos<sup>10</sup>.

A necessidade de firmar a memória da capitania, cuja sede situava-se serra acima, a partir de 1709, em detrimento da até então de São Vicente, cuja vila de mesmo nome situava-se na costa, pode ter influenciado o pouco valor dado à história da costa de São Paulo. O litoral norte e sul da então capitania, em termos de administração fazendária e circulação humana, esteve mais vinculado ao Rio de Janeiro devido à própria política portuguesa, na primeira metade do século XVIII, de preservar as áreas minerais do centro do continente da avidez estrangeira.

Uma costa vinculada indiretamente à metrópole portuguesa e com atividades de cabotagem vigorosas também não encaixava na maneira como foram incorporadas duas importantes tradições historiográficas<sup>11</sup> e isto também pode ter influenciado o amadurecimento mais demorado de uma concepção litorânea da história de São Paulo.

---

2001; VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

<sup>8</sup> SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luis R. et all. *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América Lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 225-266; BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo*. 2006. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

<sup>9</sup> PRADO Jr., Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1972. p. 111-142; HOLANDA, S. B. *São Paulo*. História Geral da Civilização Brasileira. 6. ed. v. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. tomo 2. p. 418.

<sup>10</sup> MEINZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*. Dep. de História da USP, n. 154, p. 251-266, 2006; MONT SERRAT, Pablo Oller. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação (Mestrado)– FFLCH-USP, São Paulo, 2007.

<sup>11</sup> PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Ed. Martins, 1942.

Essas questões podem ter tido impacto sobre a própria ação de guardar e organizar papéis da história de São Paulo. No Arquivo do Estado existem apenas duas latas com documentos da vila de Santos: uma referente à Câmara e outra à Alfândega.

Os maços de população contemplam as vilas litorâneas e são matéria-prima essencial para um bom começo de pesquisa sobre a costa paulista, bem como a correspondência trocada entre governadores, secretários de estado e o rei. Mas a documentação qualitativa, que permite medir o que de principal acontece em cidades marítimas, ou seja, a movimentação de embarcações exportando e importando mercadorias, parece bem escassa em São Paulo, obrigando o pesquisador a buscar outros arquivos.

Este texto tem a intenção de propor uma “litoralização” da história de São Paulo, algo que merece ser feito especialmente para o período a partir da segunda metade do século XVIII. Ao governador Dom Luís de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, podem ser atribuídos os primeiros esforços para exteriorizar ou “atlantizar” a economia da capitania quando, em 1768, propôs, juntamente com negociantes de Santos e São Paulo, a formação de uma companhia de comércio que ligaria Santos diretamente a Lisboa<sup>12</sup>.

A proposta do projeto foi apresentada na Câmara e expressava a intenção régia de engajar no atlântico a economia da capitania. Mas o que vingou foi o comércio de cabotagem, ligando a vila de Santos a vários pontos na costa norte e sul do Brasil, o que sugere a força de opinião não só dos princípios políticos da Câmara de São Paulo como dos negociantes que vendiam na costa.

Esta ação frustrada de D. Luís inaugurou o campo de forças que se estabeleceu entre a intenção e ação da Coroa portuguesa em estimular a integração do interior da capitania e do continente ao atlântico e a dos negociantes da capitania e seus interesses mercantis internos. Alguns governadores, como Bernardo José de Lorena (1788-1797), tiveram mais sorte, pois contaram com conjunturas e ministros de estados mais intensos na sua política de incentivar o comércio do Império<sup>13</sup>, o que favoreceu a própria pavimentação do Caminho do Mar, via obrigatória de passagem para Santos. Ainda assim, os resultados estimularam mais o comércio de cabotagem.

Tanto a mudança da política do Império para a capitania, nesta segunda metade do século XVIII, como as pistas e insinuações de Sérgio de Holanda<sup>14</sup> podem incitar à investigação em documentação que trata de questões da parte costeira de São Paulo. Em

---

<sup>12</sup> Registro da proposta que foi apresentada em Câmara e Termo de Vereança. Atas da Câmara, Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, v. 15, 1768, p. 326-335 e p. 339-340.

<sup>13</sup> Indicações para o projeto do Secretário de Estado D. Rodrigo de Souza Coutinho cf. BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato*: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 78.

<sup>14</sup> HOLANDA, S. B. *São Paulo*. História Geral da Civilização Brasileira. 6. ed. v. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. tomo 2.

sua costa podem estar algumas das explicações para uma compreensão mais ampla do comércio colonial, como muitos outros estudos já fizeram para outros trechos costeiros secundários em relação às principais áreas, como Rio de Janeiro, Bahia e Recife<sup>15</sup>.

Na costa de São Paulo e no comércio de cabotagem podem estar também algumas questões que fizeram parte do ambiente de opiniões e da movimentação do contexto da independência, pois como lembrou um estudioso do assunto, a “independência não [foi] um fenômeno histórico isolado, mas o ponto central de um processo ligado à transferência da Corte, podendo-se estender até a metade do século XVIII”<sup>16</sup>. Neste caso, pode ter feito parte deste processo a própria consolidação, neste período, de grupos e interesses mercantis na costa do Brasil e especialmente em São Paulo, espaço da colônia que este texto focaliza com mais cuidado.

Desde alguns anos antecedentes à independência, a costa sudeste-sul tornou-se objeto de preocupações da Corte joanina, estimulando-a a promover alguns reordenamentos administrativos visando melhor controlar e vigiar a região. Em 1812, a vila de Paranaguá perdeu o *status* de sede da comarca de mesmo nome para Curitiba. Nesta vila foi implantada a ouvidoria, instituição da justiça que apenas ouvia e despachava. Em Paranaguá permaneceu o juiz de fora, autoridade com poder de ação efetiva<sup>17</sup>, o que sugere que as movimentações nas vilas da costa deveriam estar subordinadas a poderes com alcance mais concreto.

Os movimentos políticos nas províncias do norte, especialmente em Pernambuco, em 1817, que juntaram comerciantes nascidos no Brasil e os de origem reinol, proprietários rurais, setores urbanos, clero liberal e letrados, imbuídos de ideias liberais e de um “nativismo local” ligado à memória da guerra dos residentes em Pernambuco contra os holandeses, também provocaram preocupação na corte joanina instalada no Rio de Janeiro.

Assim como o movimento de ideias do sul ao norte da costa do Brasil poderia e foi inspirador dos revolucionários de Pernambuco de 1817<sup>18</sup>, a movimentação dos negociantes

---

<sup>15</sup> VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006; MENZ, Maximiliano M. *Entre dois Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1822)*. 2006. Tese (Doutorado em História Econômica)– Universidade de São Paulo, 2006; OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

<sup>16</sup> PIMENTA, João Paulo. The independence of Brazil: a review of recent historiographic production. *E-JPH*. v. 7, n. 1, p. 3, Summer 2009. Disponível em: <[http://www.brown.edu/Departments/Portuguese\\_Brazilian\\_Studies/ejph/current.html](http://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/current.html)>. Acesso em: 13 jan. 2010.

<sup>17</sup> SEVERINO, Caroline Silva. *A dinâmica do poder e da autoridade na comarca de Paranaguá e Curitiba, 1765-1822*. Dissertação (Mestrado)– UNESP, Franca, 2009. p. 69-70.

<sup>18</sup> SOUZA, George Félix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la cámara municipal de Recife (1710-1822)*. Tese (Doutorado)– Universidade de Salamanca, Salamanca, 2007. p. 596-612; SILVA, Luiz Geraldo. ‘Pernambucanos, sois portugueses!’ natureza e modelos políticos das revoluções de 1817 e 1824. *Almanack Braziliense*, n. 1, p. 70, maio 2005.

das províncias do norte para a costa sul da capitania de São Paulo também era vista com desconfiança pelas autoridades régias.

Convém lembrar ainda que o irmão mais novo de José Bonifácio, Antonio Carlos de Andrada e Silva – nascido em Santos e presidente do governo provisório de São Paulo de 1821 –, era ouvidor em Olinda desde 1815 e havia participado da revolução de 1817<sup>19</sup>, o que sugere o quanto o movimento de ideias e homens na costa do Brasil é uma questão relevante no ambiente político da independência.

Uns “autos de apreensão e inventário” de uma sumaca oriunda do Recife, feitos na Villa de Santos em 1817 e encontrados na única lata com documentos de sua alfândega no Arquivo do Estado é um bom documento para lançar questões sobre estas movimentações e as apreensões da Corte em relação à costa do Brasil. Se até então o inimigo era externo – estrangeiros cobiçosos das riquezas do território, piratas, flibusteiros, corsários –, no início do século XIX eles eram residentes na própria costa e muitos de origem portuguesa, o que faz lembrar a cisão apontada em certo lugar entre portugueses do reino e os da corte como um explicativo para a independência<sup>20</sup>.

O comércio, tido até então como útil serviço para o aumento das finanças reais, passava a conter também um ingrediente de ameaça à estabilidade do Império, sabendo-se que a maior parte dos negociantes que atuavam na costa era de origem portuguesa<sup>21</sup> e nos portos menores concentraram interesses no comércio de cabotagem.

Na cópia do ofício do Conde de Palma – governador D. Francisco de Assis Mascarenhas – havia uma inscrição que prevenia os funcionários da alfândega para que logo embargassem “quaisquer embarcações, e cargas das mesmas que ahi se acharem, ou possam entrar pertencentes aos negociantes de Pernambuco, até que sabendo-se a conduta de seus proprietários se proceda a confisco formal se eles tiverem sido rebeldes”. Ou se fizessem “devida restituição quando seus donos se hajam sempre mostrado vassalos

---

<sup>19</sup> BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 75.

<sup>20</sup> DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: Mota, Carlos Guilherme. *1822: dimensões*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1986. p. 160-186.

<sup>21</sup> PEDREIRA, Jorge Miguel de Melo Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995. Comprovou o padrão da origem minhota dos negociantes portugueses que migravam para o Brasil. Confirmado por ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: FRAGOSO, João Luis R. et all. *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 126; OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 282-284. Também verifico este padrão na vila de Santos através de pesquisas que fiz nos Maços de População desta vila associados aos processos de Habilitação de Familiar do Santo Ofício.

fiéis”. Salientava ainda que deveria ser avisado “logo de tudo quanto haver a este respeito neste porto”<sup>22</sup>.

A proposta do governador era de que fosse formada uma comissão de “negociantes de boa fé” que tomariam conta dos navios. Estes negociantes eram o Coronel José Antonio Vieira de Carvalho, “natural das ilhas” e que vivia de fazenda seca comprada no Rio de Janeiro; João Xavier da Costa Aguiar, que em 1805 associou-se com outros negociantes num empreendimento de envio de couros para Lisboa; e João do Monte Bastos, que fora piloto de embarcação, mas passou a viver de “casa de comércio estabelecida”. Todos viviam e atuavam na vila de Santos.

Como membros de uma comissão de “negociantes de boa fé”, eram aliados e tinham apoio do desembargador João de Souza Pereira Bueno, juiz da Alfândega, e do governador, ao contrário de Bento Thomas Vianna, responsável pela sumaca proveniente de Pernambuco, embargada e inventariada. Os negociantes que atuavam na costa do Brasil também concorriam entre si, de forma que a noção de comunidade para defini-los tem seus riscos<sup>23</sup>.

Mesmo numa praça mercantil menor e mais praticante do comércio costeiro, essa divisão entre negociantes reproduzia os casos das praças principais, assim como seus conflitos pelas rotas comerciais, que envolviam inclusive alianças com oficiais régios<sup>24</sup>.

Nos portos menores, a disputa, contudo, se dava em torno do controle sobre as mercadorias coloniais que abasteciam as sumacas, bergantins, fragatas e lanchas que atracavam no porto de Santos com destino a portos do sudeste e das capitânicas do norte.

Neste caso, estou discordando tanto de Meinz, que vê o porto de Santos “supostamente” como uma economia exportadora, quanto de Osório, que, baseada nos levantamentos de Larissa Brown, concordou que entre 1813 e 1819 mais de 90% das exportações de São Paulo para portos como o Rio de Janeiro eram de açúcar<sup>25</sup>.

Sérgio Buarque de Holanda sugere que existe uma tendência expansiva do comércio de alimentos por cabotagem no porto de Santos. Dados de 1806-1807 demonstram essa tendência. Em 1806, o valor das exportações de açúcar no porto de Santos foi de

---

<sup>22</sup> Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, ordem 227, doc. 1-19-1, 1817.

<sup>23</sup> Antonio Carlos Jucá de Sampaio (Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luis R. et all. *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 225-266) adverte sobre isto e usa a expressão mais no sentido de pertencimento e de percepção de interesses comuns em meio a diferenças internas.

<sup>24</sup> FRAGOSO, João. Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitânicas, no Setecentos. In: Monteiro, Nuno G. et all. *Optima Pars: elites ibero-americanas do Antigo Regime.* Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2005. p. 151.

<sup>25</sup> MEINZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História.* Dep. de História da USP, São Paulo, n. 154, p. 255, 2006; OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes.* Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 189.

103:227\$200 e o de outros gêneros alcançou 92:232\$940. Em 1807, os dados do açúcar foram inferiores, 86:732\$900, e superiores os dos outros gêneros, 142:287\$160<sup>26</sup>. Com isto, defendo a tese de que esse porto era seguramente também voltado para o mercado interno costeiro.

Bento Thomas Vianna era um rival declarado do desembargador João de Souza e numa ocasião fizera um requerimento contra ele, entregando-o ao governador, escrito “em nome dos negociantes” da própria praça de Santos e fazendo-se “assinar por pessoas de sua facção”, o que indica a existência de pelo menos dois grupos na vila de Santos. Como Bento Thomas também pertencia à burocracia alfandegária, pode-se pensar também nas disputas por espaços de poder institucionalizado, pois as fronteiras entre instâncias públicas no Império e comércio eram quase diluídas<sup>27</sup>.

Deixando entrever a existência de um outro grupo, o desembargador dizia “que os negociantes de probidade” da praça de Santos eram-lhe todos afeiçoados, porque a todos ele agasalhava, tratava-os muito bem, dava-lhe pronto despacho. Bento Thomas Vianna, ao contrário, induzia as pessoas a “suscitarem couros contra o Direito”<sup>28</sup>.

Bento Thomas, além de negociante, era capitão-mor e administrador da alfândega. Em 1796, obteve da rainha D. Maria I a confirmação no posto de capitão da Infantaria Auxiliar da Marinha da vila de Santos, conforme carta patente concedida pelo governador Bernardo José de Lorena<sup>29</sup>. Desde 1803 era cavaleiro professo na Ordem de Cristo<sup>30</sup>. Desempenhava também a função de juiz comissário da alfândega, o que parece ter sido “fazer as vezes” do juiz nos seus “legítimos impedimentos”<sup>31</sup>. Nos portos do Brasil era comum negociantes ocuparem cargos como estes e com isto reunirem condições para interferir no mercado<sup>32</sup>.

Não havia separação entre funcionalismo alfandegário e negociante-consignatário. Esta certamente foi uma situação que abriu caminho a toda sorte de desvios dos reais direitos, contrabandos e atravessamento de mercadorias do mercado consumidor local.

---

<sup>26</sup> Estes dados foram calculados por mim através da tabela publicada em HOLANDA, S. B. *São Paulo. História Geral da Civilização Brasileira*. 6. ed. v. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. tomo 2. p. 419.

<sup>27</sup> FRAGOSO, João. Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitanias, no Setecentos. In: Monteiro, Nuno G. et all. *Optima Pars: elites ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2005. p. 128.

<sup>28</sup> Alfândega - almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, ordem 227, maço 1, pasta 22, doc. 1-22-1 e 1-22-2, 1820.

<sup>29</sup> Requerimento do capitão de Infantaria Auxiliar da Marinha da vila de Santos Bento Tomas Viana, à rainha [D. Maria I] solicitando confirmação de carta patente. AHU-ACL-CU-023-cx. 13-D 640, 1796.

<sup>30</sup> ANTT, Bento Thomas Vianna, letra B, maço 10, doc. 25, 1803.

<sup>31</sup> Alfândega - almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, ordem 227 maço 1, pasta 22, doc. 1-22-2, 1820.

<sup>32</sup> FRAGOSO, João. Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitanias, no Setecentos. In: Monteiro, Nuno G. et all. *Optima Pars: elites ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2005. p. 138.

A fronteira da corrupção estava dentro do próprio sistema e era muito fácil atravessá-la, especialmente naquelas conjunturas oportunas que se sobrepunham à noção mais geral de bem comum ou de direitos do Reino. Os conflitos internos à burocracia das alfândegas também estiveram relacionados à difícil convivência entre interesses tão distintos, como o do funcionário-negociante e o do funcionário letrado e de proventos. Além disso, Bento Thomaz Vianna parece fazer parte de uma elite militar instalada na costa sudeste, segmento que certamente tinha conhecimentos e facilidades para se envolver com o comércio costeiro.

Seus conflitos com o juiz podiam, inclusive, dizer respeito à ligação deste com um grupo de negociantes com negócios no Rio de Janeiro. Bento Thomaz tinha atuação mais distante, a praça de Pernambuco. Neste caso, havia uma clara concorrência em torno de mercadorias coloniais que abasteciam o mercado interno, como foi o caso das mercadorias apreendidas na sumaca do Recife.

Os negociantes que atuavam na praça de Santos eram consignatários, ou seja, um agente de um negociante de outra praça incumbido de efetuar todas as operações de carregamento e descarregamento da embarcação, recepcionar o mestre e a marinhagem, tratar das formalidades administrativas na recepção e no despacho da sumaca, arranjar dinheiro para a manutenção da tripulação, reunir os gêneros coloniais mesmo em outras praças da costa para atender a solicitação do dono da embarcação. Lembavam, portanto, a condição dos negociantes do Rio Grande do Sul<sup>33</sup>.

No comércio costeiro, colocar uma sumaca sob a responsabilidade de alguém era uma ação mercantil, mas também moral. Como escrevia o dono da sumaca Oliveira, Antonio Manoel de Oliveira Arouca, em carta enviada a Bento, “o portador desta hé o mestre José Joaquim de da Silva da minha sumaca Oliveira, que nesta ocasião tenho a honra de consignar-lhe”.

Cargos, títulos e funções como os estampados por Bento Thomas, além de definirem seu lugar social e certamente ampliarem seu poder de mando<sup>34</sup>, tornavam-no mais confiável no exercício dos negócios, pois muitas vezes, como consignatários de embarcações que vinham de partes distantes da costa, como das capitânicas do norte, estes negociantes eram desconhecidos daqueles que os contratavam.

---

<sup>33</sup> OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 293

<sup>34</sup> ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: FRAGOSO, João Luis R. et all. *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América Lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 176.



Foi perguntado a Bento Thomaz Vianna se conhecia Antonio Manoel de Oliveira Arouca, dono da sumaca Oliveira. Sua resposta foi “que não o conhecia e que as relações que tem com ele foi mandar-lhe a sua consignação a embarcação de que se trata”.

Ainda assim, Bento Thomas ficou com a responsabilidade de completar o dinheiro que pudesse faltar na aquisição da farinha, informando o valor que lhe seria reembolsado no “primeiro que fosse dessa (Recife) para esta (Santos)”. As titulações, portanto, tinham uma finalidade bastante prática no mundo dos negócios da costa do Brasil, erguendo uma margem de confiança entre as partes desconhecidas.

Em termos concretos, os negócios eram conduzidos por mestres encarregados de tarefas pelos negociantes e donos de embarcações que geralmente permaneciam nos seus pontos de origem, conduzindo loja e gerenciando outros tipos de negócios, inclusive atlânticos, no caso daqueles situados nas principais praças. Toda a responsabilidade e riscos da navegação e do ato em si de comércio na costa pesavam sobre os ombros de mestres, geralmente indivíduos sem cargos e títulos.

Como foi dito, pode-se considerar que nos portos menores existiu uma concorrência entre os negociantes pelas mercadorias coloniais. Em certas circunstâncias, esta concorrência pode ter sido maior, o que tornava mais áspera a convivência entre homens de negócios e autoridades alfandegárias. O interesse do proprietário da sumaca vinda do Recife era por gêneros coloniais. Como estava escrito na carta que o capitão da embarcação portava: “farinha é que deve vir, ainda que seja cara, e com demora de mais alguns dias, mas na falta seja toucinho algum pouco de feijão”, sabendo-se que a carestia tanto podia ser determinada pela concorrência como pela escassez do produto. Todos estes gêneros foram encontrados na sumaca.

Os negociantes que atuavam na vila de Santos não foram proprietários de embarcações, mas eram donos de armazéns. Antonio de Sousa Queiroz, negociante que vivia na capital, era um dos que possuíam este tipo de estabelecimento<sup>35</sup>.

A condição de negociante num porto periférico não estava condicionada à propriedade de embarcações, pois no caso da vila de Santos os 12 principais negociantes identificados eram consignatários<sup>36</sup>.

Pelo levantamento da movimentação das embarcações no porto de Santos, verificada nos documentos da alfândega de Santos do Arquivo do Estado, foi possível perceber que as entradas neste porto ocorriam em janeiro, maio, setembro, agosto e

---

<sup>35</sup> LEONZO, Nanci. Um empresário nas milícias paulistas: o Brigadeiro Luis Antonio de Souza. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 1980-81. tomo 30, p. 241-254.

<sup>36</sup> O número preciso de 12 principais negociantes para um período de 1765-1822 refere-se aos que além da mercância tinham títulos conquistados no reino, como Ordem de Cristo ou Familiar do Santo Ofício e cargos ou funções públicas.

outubro. As saídas aconteciam em maio, julho e outubro. As ilegais foram sempre apreendidas em março.

As alterações climáticas influenciavam o comércio costeiro e impunham conjunturas que aproximavam as regiões do Império. Em 1816, Pernambuco foi atingida por uma severa seca, o que pode ter tornado vantajoso seguir com uma embarcação em lastro de areia para a costa sul do Brasil, como foi o caso da sumaca Oliveira, e também de muitas outras que vieram do Rio de Janeiro. Somente no ano de 1817 foram 8 embarcações em lastro que vieram do Rio, conforme levantamento de entradas e saídas feito no jornal *Gazeta do Rio de Janeiro*.

Não foi possível identificar quantas embarcações provenientes do Recife entraram em Santos nesse ano, mas no Mapa de importação e exportação vê-se que esta praça enviou para Recife toucinho, carne de porco, café, fumo de Minas, farinha de mandioca, taboado e queijos de Minas. Logo, não foi apenas a sumaca Oliveira que veio do Recife. Outras também vieram e carregaram outros produtos coloniais de consumo interno.

A vila de Santos teve um vínculo mercantil bem mais estreito com o Rio de Janeiro, assim como o Rio Grande investigado por Helen Osório. Certamente o tempo de viagem de um ponto a outro se dava em menor tempo, mas na costa do Brasil e em todo o Império português, independente das durações da viagem, parece ter havido uma especialização dos portos no comércio ultramarino e no de cabotagem, como acontecia inclusive nos portos da costa ocidental da Índia.

A área de Kanara era uma rica região de produção de arroz que abastecia vários pontos ao sul e norte da costa da Índia, enquanto Goa centralizava o comércio oceânico<sup>37</sup>. Embora a historiografia no Brasil e em Portugal tenha avançado bastante na investigação do comércio ultramarino, ainda precisa envolver-se mais com a miríade de pequenas embarcações, legais e ilegais, que pontilhavam a costa do Brasil de norte a sul, como ocorria na Índia. No próprio Rio Grande havia uma especialização no fornecimento de charque e trigo na costa<sup>38</sup>.

Analisando as fianças de embarcações, assim como as escrituras de compra e venda relacionadas a elas, Sampaio percebeu o quanto os “homens de negócios” desempenhavam mais o comércio marítimo com os pontos que podem ser considerados mais significativos do Império, e onde eles se abasteciam de mercadorias de grande interesse para seus negócios, como ilhas atlânticas, Portugal, Bahia, Angola, Costa da Mina e Colônia do Sacramento.

---

<sup>37</sup> PEARSON, Michel N. Markets and merchant communities in the Indian Ocean. In: BETHENCOURT, Francisco & CURTO, Diogo Ramada. *Portuguese oceanic expansion – 1400-1800*. USA: Cambridge University Press, 2007. p. 99.

<sup>38</sup> OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 185

A elite mercantil, segundo ele, participava menos das fianças de embarcações para áreas indiretamente vinculadas ao sistema atlântico, como sul-fluminense, Espírito Santo, Campos, Sul do Brasil, Cabo Frio e litoral paulista<sup>39</sup>.

A concorrência por produtos coloniais na praça de Santos, algo que poderia acentuar-se em conjunturas específicas, forçava os negociantes consignatários a disporem de contatos nos portos menores da costa sul do Brasil, para suprirem as demandas solicitadas.

A própria vila de Santos também produzia gêneros coloniais, não se restringindo a um empório, sendo também uma “*hinterland* produtiva”<sup>40</sup>. Em 1798 produzia arroz, aguardente de cana, açúcar, café, couros secos, goma, farinha de mandioca, madeira em tabuado, azeite de baleia e peixe seco<sup>41</sup>.

Mas o recurso a outras praças era imprescindível em certos momentos. A forte demanda pela farinha levou Bento Thomaz a encomendá-la em São Francisco do Sul. De fato, no Mapa de importação e exportação da vila desse ano de 1817 aparece o registro da farinha vinda desta região.

Esta era, portanto, outra característica dos negociantes que atuavam em portos periféricos e especializados no comércio de cabotagem: a capacidade de movimentar um circuito ao redor, de portos bem menores, que davam acesso a outras áreas produtivas.

Não bastava enviar uma embarcação do norte para o sul com o intuito de abastecê-la com mercadorias coloniais, completando a carga de porto em porto. Era necessário ter um agenciador com conhecimentos e contatos em praças menores, como acontecia com Bento Thomas.

A demora da sumaca Oliveira no porto de Santos, passando para mais de um mês e despertando desconfiança na autoridade alfandegária, estava relacionada a esta necessidade de esperar a confirmação da aquisição de mais farinha, para então se dirigir para São Francisco, abastecer e seguir viagem para o Recife.

Como disse Bento Thomas em interrogatório, “tinha feito encomenda de farinha para o Rio de São Francisco para carregamento da dita sumaca e que esta até agora não tem vindo e que esta é a causa da demora da embarcação neste porto”.

---

<sup>39</sup> SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: GOUVEA, Fátima, et all. *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 77-83.

<sup>40</sup> PEARSON, Michel N. Markets and merchant communities in the Indian Ocean. In: BETHENCOURT, Francisco & CURTO, Diogo Ramada. *Portuguese oceanic expansion – 1400-1800*. USA: Cambridge University Press, 2007. p. 89.

<sup>41</sup> Das produções a paróquia da Vila de Santos com a especificação do que se consumiu na mesma e dela se exportou no ano de 1798. Alfândega – almoxarifado, COO227, 1-25-1, 1798.

Concretizada a aquisição da farinha em outro porto, a própria embarcação consignada devia seguir ao local da encomenda para ser abastecida, conforme descreveu o próprio mestre da sumaca: que ele se achava “pronto a seguir viagem de volta para a mesma indo primeiramente pelo Rio de São Francisco do Sul”.

Diferente do comércio atlântico, empreendimento de grande vulto e que exigia grandes capitais e sociedades<sup>42</sup>, o comércio de cabotagem era feito individualmente. Um negociante como Bento Thomas Vianna tocava sozinho seu negócio de consignação e dispunha de capital para atender as necessidades de “comedorias” da tripulação de uma embarcação e para completar o dinheiro, caso faltasse, na aquisição de mercadorias coloniais.

Os negociantes que atuavam na cabotagem e vinham buscar gêneros coloniais nos portos do sudeste-sul, quando donos de loja, aproveitavam seus caixeiros para desempenharem a mesma função na embarcação. Assim fez Antonio Manoel de Oliveira Arouca, que “por não querer ter o incomodo de andar tirando despacho, meteu o caixeiro de sua loja na ‘matrícula da equipagem’”, como este mesmo afirmou em interrogatório.

O caixeiro viajou como marinheiro, mas, na realidade, sua função era a de “ir servindo de caixeiro do dito dono na sobredita embarcação para ajudar ao mestre a tomar conta da carga”, como ele próprio também confessou.

Muito do dinheiro que circulou no comércio de abastecimento interno, seja por via terrestre, nas lojas ou na cabotagem, certamente escapou do rigor dos registros em papéis, o que faz com que o historiador do assunto tenha de lidar com níveis bem elevados de imprecisões.

O mundo dos caixeiros na colônia foi assim, muitas vezes sem a intenção de burlar o fisco, mas para preservar sentimentos de fidelidade e amizade que geralmente envolviam a relação negociante-caixeiro, como vários estudos já mostraram<sup>43</sup>.

Por isto o caixeiro de Arouca não conseguiu dar como certa a quantia de dinheiro que trazia: 1:500\$000 ou 1:600\$000. Havia passado recibo a Arouca, mas não se lembrava qual fora o valor que registrara no Recife e nem fizera apontamento algum. Na ocasião, Arouca pediu que ele, caixeiro e o mestre da embarcação contassem o valor, mas “por política não quiserão, e então o mesmo dono o meteu em um saquinho e coseo entregou a eles ambos” e logo que chegaram a Santos entregaram o dito dinheiro ao Coronel Bento Thomas.

---

<sup>42</sup> SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: GOUVEA, Fátima, et all. *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 83.

<sup>43</sup> FURTADO, Júnia F. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 1999.

O meio circulante metálico deficiente era uma característica da economia colonial dos Impérios ibéricos na América<sup>44</sup>, mas na aquisição de mercadorias coloniais em Santos através da cabotagem o dinheiro pode ter predominado, especialmente quando envolvia outras praças mercantis.

O grosso das importações de Santos eram mercadorias europeias do Rio de Janeiro, como já verifiquei nos mapas de importação e exportação, e pesquisas importantes já enunciaram este problema com consistência de dados<sup>45</sup>. Para o propósito deste texto não cabe aqui a exposição dos dados.

O importante é considerar a hipótese de que o dinheiro que circulava no comércio de cabotagem polarizado pela vila de Santos na costa sul da capitania de São Paulo deveria ser escoado para a praça carioca na aquisição destas mercadorias europeias. O dinheiro que o negociante Arouca enviou para Bento Thomas era para adquirir gêneros alimentícios inclusive em outros portos, como os do sul. Logo, nem tudo parece concentrar-se no Rio, embora ele fosse um principal receptor do metal.

O caso desta sumaca do Recife apreendida no porto de Santos serve para pensar sobre a autonomia dos negociantes desta praça no comércio de cabotagem. É certo que assim como acontecia no Rio Grande, a frequência dos negócios com a praça do Rio de Janeiro eram superiores, mas parece bem interessante também graduar mais a noção de centralização do mercado interno pelo Rio de Janeiro<sup>46</sup>.

### Referências bibliográficas

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2001.

BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec, 1999.

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*. 2006. Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

---

<sup>44</sup> OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 209.

<sup>45</sup> FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; MEINZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*. Dep. de História da USP, n. 154, 2006.

<sup>46</sup> Como considera OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 256.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTA, Carlos Guilherme. *1822: dimensões*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1986. p. 160-186.

FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João. Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitanias, no Setecentos. In: MONTEIRO, Nuno G. et all. *Optima Pars: elites ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2005.

FURTADO, Júnia F. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 1999.

GLEZER, Raquel. *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007.

HOLANDA, Sérgio Buarque. Movimentos de população no século XVII. *Revista do Instituto de Estudos brasileiros*, São Paulo, IEB/USP, 1969.

\_\_\_\_\_. *São Paulo*. História Geral da Civilização Brasileira. 6. ed. v. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. tomo 2. p. 418.

LEONZO, Nanci. Um empresário nas milícias paulistas: o Brigadeiro Luis Antonio de Souza. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 1980-81. tomo 30, p. 241-254.

MEINZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*. Dep. de História da USP, n. 154, p. 251-266, 2006.

\_\_\_\_\_. *Entre dois Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1822)*. 2006. Tese (Doutorado em História Econômica)– Universidade de São Paulo, 2006.

MONTEIRO, John. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MONT SERRAT, Pablo Oller. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação (Mestrado)– FFLCH-USP, São Paulo, 2007.

MOURA, Denise A. Soares. *Sociedade movediça: economia, cultura e relações sociais em São Paulo (1808-1850)*. São Paulo: Unesp, 2006.

OSÓRIO, Helen. *O Império português: no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PEARSON, Michel N. Markets and merchant communities in the Indian Ocean. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. *Portuguese oceanic expansion – 1400-1800*. USA: Cambridge University Press, 2007.

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

PIMENTA, João Paulo. The independence of Brazil: a review of recent historiographic production. E-JPH. v. 7, n. 1, p. 3, Summer 2009. Disponível em: <[http://www.brown.edu/Departments/Portuguese\\_Brazilian\\_Studies/ejph/current.html](http://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/current.html)>. Acesso em: 13 jan. 2010.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Ed. Martins, 1942.

\_\_\_\_\_. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1972. p. 111-142.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: GOUVEA, Fátima, et all. *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

\_\_\_\_\_. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luis R. et all. *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América Lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SEVERINO, Caroline Silva. A dinâmica do poder e da autoridade na comarca de Paranaguá e Curitiba, 1765-1822. Dissertação (Mestrado)– UNESP, Franca, 2009.

SILVA, Luiz Geraldo. 'Pernambucanos, sois portugueses!' natureza e modelos políticos das revoluções de 1817 e 1824. Almanack Braziliense, n. 1, maio 2005.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da et all. *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Unesp, 2009.

SOUZA, George Félix Cabral de. Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la cámara municipal de Recife (1710-1822). Tese (Doutorado)– Universidade de Salamanca, Salamanca, 2007.

SOUZA, Laura de Mello e. São Paulo dos vícios e das virtudes. In: \_\_\_\_\_. *O sol e a sombra: política e administração na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

VALENTIN, Agnaldo. Uma civilização do arroz: agricultura e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880). Tese (Doutorado)– FFLCH/USP, São Paulo, 2006.