

Vol 6, No. 11 / enero - junio de 2014 / ISSN: 2145-132X

HiSTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

<http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v6n11.42040>

Problematizando a “decadência” paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808)

Discutiéndose la “decadencia” paulista: la compleja inserción de São Paulo en las redes mercantiles del Imperio portugués (1765-1808)

Discussing the “Decadence” of São Paulo: the Complex Insertion of Sao Paulo into Merchant Networks of the Portuguese Empire (1765-1808)

Renato de Mattos

Museu Paulista (MP), Brasil
Universidade de São Paulo (USP), Brasil

Recepción: 13 de febrero de 2014
Aceptación: 19 de febrero de 2014

Páginas 126 - 151

i

Problematizando a “decadência” paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808)

Discutiéndose la “decadencia” paulista: la compleja inserción de São Paulo en las redes mercantiles del Imperio portugués (1765-1808)

Discussing the “Decadence” of São Paulo: the Complex Insertion of Sao Paulo into Merchant Networks of the Portuguese Empire (1765-1808)

Renato de Mattos*

Resumo

A partir da análise de textos historiográficos pretendemos discutir no presente artigo as imagens de “decadência” e “pobreza” da capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII. Com essa perspectiva, ao examinarmos de que modo tais expressões serviram de argumento para o discurso das autoridades locais, procuramos evidenciar a complexidade econômica e social paulista no período.

* Bacharel, Licenciado y Magister en Historia Social por la Universidad de São Paulo (USP), Brasil. Becario de la Fundación de Amparo a Pesquisa del Estado de São Paulo (Fapesp), desarrolla una investigación de doctorado en la misma institución. Experto en el área de Historia de Brasil colonia, con énfasis en los siguientes temas: historia a historiografía de São Paulo, historia política y relaciones mercantiles del Imperio portugués. Correo electrónico: renato.mattos@usp.br

Palavras-chave: São Paulo, grupos mercantis, relações coloniais, Império português, decadência econômica, historiografia.

Resumen

A partir del análisis de textos historiográficos pretendemos discutir en el presente artículo las imágenes de “decadencia” y “pobreza” de la capitania de São Paulo en la segunda mitad del siglo XVIII. Desde este punto de vista, al examinar de qué manera tales expresiones sirvieron de argumento para el discurso de las autoridades locales, buscamos destacar la complejidad económica y social paulista en el periodo.

Palabras clave: Sao Paulo, comercio colonial, grupos mercantiles, Imperio Portugués, decadencia económica, historiografia.

Abstract

As a result of analysis of historiographical texts in this paper we intend to discuss the images of “decadence” and “poverty” regarding the capitania of São Paulo in the second half of the 18th century. In this perspective, we examine how such expressions were used as arguments to the discourse of local authorities, focusing on the demonstration of the complexity of social and economic systems in São Paulo at the time.

Keywords: São Paulo, Merchant groups, colonial relations, Portuguese Empire, economic decay, historiography.

Introdução: as imagens da “decadência” de São Paulo colonial na historiografia

Nas últimas décadas, os estudos sobre a capitania e a cidade de São Paulo tiveram como principal eixo temático a análise crítica das várias interpretações elaboradas desde fins do século XIX por aqueles historiadores tidos como “tradicionais”. Tais autores, em sua grande maioria, eram associados ao Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP)¹, órgão fundado em 1894 que desde a sua criação buscava “no passado fatos e vultos na história do estado que fossem representativos para constituir uma historiografia marcadamente paulista, mas que desse conta do país como um todo” (Schwarcz 1995, 126-127). Nesse sentido, com o declarado interesse em “justificar o poder de São Paulo no contexto de riqueza cafeeicultora no âmbito da República Velha” (Blaj 2000, 240), os estudos levados a cabo por esses historiadores tinham como aspecto comum a valorização do paulista ancestral por meio do enaltecimento da figura do bandeirante, reconhecido como o elemento responsável pela expansão do território português para além da linha de Tordesilhas e, por consequência, o responsável pela configuração espacial do futuro território brasileiro.

Por sua vez, durante o Estado Novo (1937-1945), essa historiografia enfrentaria uma conjuntura diversa que traria consigo novos desafios. À medida que o estado de São Paulo perdia a antiga hegemonia que desfrutara no cenário político nacional, esses autores reforçariam muitas das imagens construídas sobre os primórdios de São Paulo, acrescentando ainda outros traços, com destaque ao “isolacionismo” paulista, a sua pobre e autossuficiente economia e a independência de seus habitantes.

Ao retratar a cidade de São Paulo e as demais freguesias do planalto de Piratininga durante o século XVIII, Afonso d’Escragnolle Taunay ressaltava que a agricultura praticada nessa região e em toda a capitania reduzia-se a uma produção rudimentar voltada à subsistência, implicando assim, uma situação de “pobreza” em relação às regiões “opulentas” do Nordeste canavieiro. Para o autor, ao longo

1. Entre estes autores vinculados ao IHGSP destacamos Theodoro Sampaio (1899) e Paulo Prado (1925).

dos setecentos, prevaleceria em São Paulo um estado de “decadência” oriundo do declínio da produção aurífera das Minas, uma vez que estas áreas representavam um importante mercado consumidor dos gêneros alimentícios produzidos em São Paulo. Segundo Taunay:

Mínima a produção dos gêneros alimentícios nas circunvizinhanças de São Paulo. Cada lavrador colhia apenas aquilo que lhe bastava à vida sumária habitual. Não havia previdência alguma e o sistema era o da existência de dia a dia.

[...] O que São Paulo ainda comportava era o regime da vida pastoril. E nem se compreendia que uma população que flutuava à vontade, em áreas tão consideráveis, fugisse ao imediatismo cômodo da exploração de uma terra que ainda lhes proporcionava o quase viver da Natureza como dois e meio séculos antes quando existiam os pequeninos núcleos autoctônicos do planalto piratiningano (Taunay 1931, 16-18).

Conforme o autor, somente a partir do fomento dado pelos governadores à lavoura canavieira nas últimas décadas do XVIII é que a capitania de São Paulo pôde se “reerguer” da “inércia irreduzível” que prevalecia entre seus habitantes desde os seus primórdios. Referindo-se ao comércio realizado pela capitania paulista neste período, Taunay (1931, 17) afirma:

E o único gênero agrícola que se achava em condições de proporcionar resultados lucrativos aos produtores, acaso embarcado para o Reino, ainda era o açúcar que o resto pelo preço vil não poderia compensar as enormes despesas dos carretos agravados pelo grande desnível entre o litoral e o planalto.

Assim como Taunay, Roberto Simonsen (1937, 231) assinala a “pobreza” de São Paulo nas décadas finais do século XVIII, uma vez que, “com o declínio da mineração, a capitania paulista, que dela tinha apenas uma vida reflexa, se empobreceu, como todo o Sul, até o advento do café”. A ausência de gêneros exportáveis seria, para o autor, a causa principal de uma “lavoura pobre e comércio pobre”, mas que, por sua vez, não impediu o crescimento demográfico da capitania. Segundo Simonsen, apesar dos rendimentos da Real Fazenda deste período indicarem “uma acentuada estagnação econômica e a ausência de qualquer elemento de valor

para o comércio exterior” (Simonsen 1937, 234), a população paulista passaria de 117.000 habitantes em 1777, para 170.000, em 1801. No entanto, mesmo sugerindo um incremento populacional ao longo do último quartel dos setecentos, Simonsen insiste no caráter “decadente” da agricultura e do comércio de São Paulo, principalmente em razão da suposta inexistência de “qualquer elemento de valor” destinado à exportação para a metrópole.

Caio Prado Júnior, em ensaio sobre a formação histórica de São Paulo, relacionou os sucessivos desmembramentos das antigas áreas mineradoras descobertas pelos bandeirantes com o início da “fase de prolongada estagnação” econômica da região. Após a criação das capitâneas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, parte expressiva dos habitantes de São Paulo foi atraída para as minas, desarticulando a atividade agrícola paulista (Prado Júnior, 1933). A “decadência” de São Paulo se estenderia até o início do século XIX, momento de reorganização econômica e de intensificação da produção de gêneros orientados ao mercado externo. Para o autor:

A base econômica desta expansão cabe inicialmente a dois produtos, o açúcar e o café, que no segundo quartel do século passado representam juntos, e em partes mais ou menos iguais, mais de 50% da produção total da província e a quase totalidade de sua exportação (Prado Júnior 1933, 108).

Tais aspectos seriam retomados pelo autor em sua obra *Formação do Brasil Contemporâneo* (1942), especialmente nas páginas dedicadas ao povoamento e à agricultura de subsistência do Brasil colônia. Compreendendo a estruturação da sociedade e da economia colonial como parte da história comercial europeia, Caio Prado destacava que a produção agrícola era orientada de forma quase que exclusiva ao mercado externo, uma vez que “é com tal objetivo, objetivo exterior, voltado para fora do país [...] que se organizaram a sociedade e economia brasileiras” (Prado Júnior 1942, 30).

Com efeito, o autor considerava inexpressiva a agricultura de gêneros de abastecimento, refletindo até mesmo no perfil dos colonos que se dedicavam a tais atividades:

A mediocridade desta mesquinha agricultura de subsistência que praticam, e que nas condições econômicas da colônia não podiam ter senão este papel secundário e de nível extremamente baixo, leva para elas, por efeito de uma espontânea

seleção social, econômica e moral, as categorias inferiores da colonização. Não encontramos aí, por via de regra, senão um elemento humano residual, sobretudo mestiços do índio que conservaram dele a indolência e qualidades negativas para um teor de vida material e moral mais elevado (Prado Júnior 1942, 159).

Segundo Caio Prado, a capitania de São Paulo estava entre as regiões onde predominava a “mesquinha agricultura de subsistência”, constituindo apenas uma “zona de passagem” desprovida de “vida própria”, e que, após o período áureo do comércio de escravos indígenas e a descoberta das zonas mineradoras, encontrava-se em “plena decadência, quase abandonada” (Prado Júnior 1942, 65-66).

A “decadência” de São Paulo colonial foi igualmente tratada em estudos realizados nas décadas posteriores, especialmente nas análises influenciadas pela Comissão Econômica para a América Latina (Cepal)². Com o objetivo de investigar as origens do subdesenvolvimento brasileiro, os autores tributários dessa perspectiva teórica privilegiaram o estudo das chamadas “áreas dinâmicas” do período colonial, entre elas, o Nordeste açucareiro e as regiões mineradoras, desprezando assim, as especificidades da dinâmica social e econômica das áreas voltadas à subsistência.

Nesse sentido, ao tratarem da capitania paulista durante o século XVIII, tais análises associaram a predominância de práticas econômicas voltadas ao abastecimento interno à “fraca” inserção de São Paulo nos circuitos mercantis da colônia. A efetiva integração de São Paulo nos projetos da metrópole portuguesa, portanto, somente teria ocorrido a partir da administração do governador e capitão-general Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775), responsável pelo fomento da agricultura de gêneros exportáveis para o mercado atlântico —a exemplo do açúcar, anil e algodão— culminando assim, na “germinação” de “hábitos e atitudes que armaram o palco para junção de forças que produziria a metrópole do século XX” (Morse 1970, 35).

Da mesma forma, Maria Thereza Petrone (1968) ressalta que foi a cultura de cana-de-açúcar a responsável pela transformação agrícola de São Paulo, que passou, então, a ter uma produção voltada para o comércio internacional. Viabilizando a acumulação de capitais e a organização da infraestrutura básica para o futuro des-

2. Entre os estudos vinculados à Cepal, destacamos a obra de Celso Furtado (1980) e Richard M. Morse (1970).

envolvimento da economia cafeeira durante o século XIX, a lavoura canavieira se tornou relevante em São Paulo a partir da retomada da autonomia administrativa da capitania em 1765, quando o Morgado de Mateus assumiu o posto de governador da região. Durante a sua administração, a produção de açúcar se tornou um empreendimento que visava ao mercado mundial, contribuindo, segundo a autora, para definir as bases da efetiva integração da capitania à política metropolitana da época.

Thereza Petrone apontou, entretanto, que o açúcar transformou a vida econômica do paulista somente no governo do capitão-general Bernardo José de Lorena (1788-1797) em razão da adoção de várias medidas que visavam ao incremento da agricultura local. Dentre elas, teria destaque a “lei do porto único”, que consistia na obrigação de que toda exportação só poderia ser efetuada pelo porto da vila de Santos e diretamente para Portugal. Concentrando todo o movimento comercial em um só porto, Bernardo José de Lorena teria beneficiado apenas a agricultura do planalto paulista e o porto santista, em detrimento da região do litoral norte da capitania, que sofreria com tal proibição, uma vez que, para os produtores e comerciantes ali estabelecidos, era mais vantajoso vender seus produtos diretamente na praça do Rio de Janeiro. Essa medida atingia diretamente os interesses dos habitantes das vilas de São Sebastião e Ubatuba, pois, além das dificuldades de transporte do açúcar para a vila de Santos, eram obrigados a vender seus produtos a preços diminutos, encontrando no porto a concorrência do açúcar do planalto e a presença de poucos comerciantes que se aproveitavam dessa medida para pagar menos pelo açúcar.

O sucessor de Lorena, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802), diante de inúmeros protestos dos oficiais das câmaras do litoral norte, bem como das ordens do Conselho Ultramarino, procurou averiguar a situação dessas vilas, constatando o entrave que a medida do antigo governador representava para a região. Sendo assim, as medidas restritivas foram gradualmente suspensas por Castro e Mendonça, fazendo com que as ditas vilas voltassem a prosperar, até que seu sucessor Antonio José da Franca e Horta, em 1803, retomou a “lei do porto único”.

Ao examinar as transformações econômicas e sociais na região paulista em meados do século XVIII, Alice Canabrava reiterava a hipótese de que a “decadência” de São Paulo remontava às décadas finais do século XVI, momento em que “a capitania deixou de participar da corrente de exportação para a metrópole e apenas se entrosava na economia açucareira como fornecedora de mão-de-obra indígena, de preço muito inferior à africana” (Canabrava 1972, 123).

Segundo Canabrava, o longo período de “estagnação” econômica de São Paulo foi interrompido brevemente após a descoberta do ouro e a participação de parte da população paulista no abastecimento das áreas mineradoras, agravando-se novamente em 1733, data da abertura do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes. A criação dessa estrada, que interligava diretamente as regiões de Minas Gerais e o Rio de Janeiro, acarretou na expressiva diminuição da circulação de metais preciosos pelos antigos caminhos que entrecortavam a capitania paulista.

Assim como Maria Thereza Petrone, Canabrava destaca que o processo de “recuperação” da economia paulista teria sido iniciado apenas em 1765 com o governo do Morgado de Mateus e sua política de estímulo à produção agrícola voltada ao mercado atlântico, culminando anos mais tarde, em 1789, com a “centralização no porto de Santos do comércio direto da capitania com a metrópole” (Canabrava 1974, 338). Desse modo, a autora imputa à chamada “lei do porto único” o caráter de medida “reparadora” do quadro de “pobreza” paulista. Corroborando com a bibliografia já citada, Alice Canabrava atribui como causa da “decadência” a inexistência da lavoura de produtos voltados ao comércio ultramarino aliada à frágil conexão mercantil entre Portugal e a capitania de São Paulo, que permaneceria sob a intermediação da praça do Rio de Janeiro até a instauração das medidas restritivas de Bernardo José de Lorena.

A despeito de suas considerações acerca do “recesso” econômico de São Paulo em meados do século XVIII, Alice Canabrava reconhecia a necessidade de se analisar “o processo histórico da decadência”, da qual “desconhecemos as variações de ritmos” (Canabrava 1974, 338). Em seus estudos, a autora destaca a existência de grupos de negociantes que concentravam boa parte da riqueza da capitania e que,

mesmo sem um comércio direto com a metrópole, possuíam várias articulações mercantis com as zonas meridionais da colônia, bem como as áreas mineradoras e a praça do Rio de Janeiro, tornando-se possível, desse modo, a acumulação de fortunas por um determinado segmento da população paulista. Nesse sentido, ao reconhecer que “a capital paulistana, aliás toda a capitania, está voltada para dentro, articulada para o interior, de onde emanam as correntes de sua riqueza” (Canabrava 1972, 123), a autora conclui:

Dentro da profunda decadência que afetava a capitania, o nível de riqueza de seus homens de negócio vem demonstrar que o pequeno aglomerado paulistano desfrutava de atividade comercial de certa importância no cenário da capitania. [...] Os dados revelados quanto às fortunas declaradas em ambas as cidades [São Paulo e Santos] permite-nos documentar um processo de acumulação de riqueza, que vinha de um passado muito mais distante, de uma fase de atividade essencialmente mercantil que precede a da acumulação da riqueza por meio de *plantation* destinada a produzir para exportação: primeiramente o açúcar, cuja produção, já em crescimento, foi estimulada pelas guerras napoleônicas e, em seguida, o café. Essa acumulação foi um dos fatores do êxito da grande lavoura comercial.

Mesmo salientando as iniciativas dos capitães-generais nas décadas finais do século XVIII em vistas à revitalização econômica da capitania paulista, Maria Thereza Petrone e Alice Canabrava apresentam dados que permitem relativizar a imagem da capitania de São Paulo como região desvinculada da produção mercantil colonial em período anterior ao incremento do cultivo de gêneros exportáveis. Pelo contrário, ao destacarem a importância da infraestrutura formada pela agricultura e comércio voltados ao abastecimento interno, ambas as autoras apontam para a efetiva inserção da capitania de São Paulo antes do advento da lavoura canavieira em 1765. Assim, tais análises permitem subsidiar as recentes pesquisas que questionam as interpretações “clássicas” que privilegiam de forma desmesurada o modelo da grande propriedade monocultora escravista orientada à exportação como principal forma de ocupação e exploração da América portuguesa.

Conflitos e debates em torno do comércio marítimo paulista

Parte expressiva dos estudos que relacionaram a “decadência” paulista e o predomínio da agricultura de gêneros voltados ao abastecimento interno da colônia foi fundamentada nos relatos produzidos pelos capitães-generais e funcionários régios ligados aos grupos de poder locais, dentre os quais, destaca-se a *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e o modo de restabelecê-la*, redigida em 1782 por Marcelino Pereira Cleto, juiz da Alfândega e juiz de fora da vila de Santos.

Logo nas primeiras páginas, Pereira Cleto identifica os sucessivos desmembramentos de Goiás e Cuiabá em 1748, como alguns dos principais fatores responsáveis pela “decadência” da região paulista. Para o autor da *Dissertação*, a perda dessas importantes áreas desviou parte expressiva do comércio das minas que passava por São Paulo e pelo porto de Santos. Segundo o juiz:

A capitania de São Paulo foi das primeiras, que se descobriu, e principiou-se a povoar na América, dela se fizeram [...] todos os descobrimentos que hoje formam diferentes capitanias, e por elas se fazia o negócio para todas as minas, foi este tempo de abundância para a capitania, porém dali lhe nasceu toda a decadência, em que se acha, porque dos descobrimentos que levaram os povoadores, o ouro das minas e o negócio objetos lucrosos, os fez esquecer da agricultura (Cleto 1977, 27).

Nesse sentido, Marcelino Pereira Cleto compreendia que o restabelecimento da capitania de São Paulo só poderia ser efetivado com a ampliação da produção agrícola e do comércio de gêneros exportáveis. Para tanto, o juiz propunha a diminuição de impostos considerados “abusivos”, a manutenção dos caminhos que ligavam o planalto ao litoral, e, principalmente, a concentração do comércio marítimo da capitania no porto de Santos.

No momento em que foram feitas tais proposições, Marcelino Pereira Cleto ocupava cargos diretamente relacionados ao controle das exportações da capitania de São Paulo por meio da cobrança dos direitos de entrada e saída dos gêneros comercializados no porto de Santos. Conforme destacou Ana Paula Medici (2007), é possível

indicar que o juiz da Alfândega possuía estreitos laços com grupos que dominavam as atividades mercantis praticadas em Santos, interessados em ampliar o controle sobre o comércio de cabotagem nos demais portos paulistas que se encontrava nas mãos de negociantes fluminenses e nordestinos, “desviando parte dos lucros auferidos no comércio interno à América portuguesa para os negociantes e autoridades alfandegárias santistas, em detrimento de outros grupos de poder locais” (Medicci 2007, 247).

Por sua vez, é interessante notar que pouco tempo depois, mais precisamente durante a administração de Bernardo José de Lorena (1788-1797), uma das principais propostas sugeridas por Pereira Cleto seria implantada, qual seja, o estabelecimento do comércio direto entre Santos e o Reino através da proibição do livre comércio marítimo realizado nos demais portos paulistas. Por meio dessa medida, o capitão-general Lorena defendia que a ação de mercadores paulistas e de outras capitanias envolvidos no comércio costeiro seria obstada, possibilitando a plena inserção da região no comércio atlântico. O interesse na atuação da capitania nesse tipo de comércio fundamentava-se no fato de que tal prática era “provavelmente mais lucrativa aos olhos dos negociantes e autoridades santistas envolvidos mais diretamente com a administração local ou com a produção de serra acima” (Medicci 2005, 40), o que corrobora ainda mais com a hipótese de que as práticas adotadas pelo capitão-general Bernardo José de Lorena relacionavam-se diretamente aos interesses particulares sedimentados na vila de Santos.

No final do seu governo, em 1797, Bernardo José de Lorena procurou descrever em relatório a ser entregue ao seu sucessor, algumas considerações sobre o estado econômico da capitania. Com efeito, o governador afirmava que a agricultura e o comércio encontravam-se “em um progresso muito grande, de sorte que se pode dizer que se acabou a *preguiça* de que geralmente era acusada a Capitania de São Paulo” (Lorena 1895, 150). Segundo o capitão-general, até o ano de 1789, “a cabotagem era o comércio que aqui se fazia por mar”, mas que no momento em que escrevia, achava-se o “comércio do Porto de Santos para a Europa estabelecido”. Contudo, lamentava a resistência dos produtores e negociantes das vilas litorâneas contrários a esta medida, o que tornava necessária a adoção de:

[...] muitas Providências para evitar a saída dos efeitos de comércio com a Europa, para o Rio de Janeiro havendo aqui Navios à carga de bom conceito pelo costume em que estavam os Negociantes de São Paulo, de merecerem menos este nome, do que os de Caixeiros dos do Rio. (Lorena 1895, 150).

Por sua vez encontramos um posicionamento diverso quanto a esse mesmo problema na *Memória Econômico Política da Capitania de São Paulo*, escrita em 1800 pelo sucessor de Bernardo Jose de Lorena, o capitão-general Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. Dirigida ao secretário do Ultramar D. Rodrigo de Souza Coutinho, encontramos nessa *Memória* algumas considerações feitas pelo governador acerca das circunstâncias econômicas que encontrou ao assumir a administração da capitania paulista, principalmente as razões que o levaram a desviar das orientações referentes ao comércio marítimo legadas por seu antecessor.

Segundo Mendonça, a liberdade de comércio usufruída pelos habitantes do litoral paulista trazia grandes benefícios à economia de São Paulo, a qual seria duramente afetada em 1789, quando Bernardo José de Lorena procurou instituir o comércio direto com a praça de Lisboa, “aonde os pequenos Negociantes desta Capitania não tinham nem Crédito, nem correspondência, e o que mais é fazendo vir ao Porto de Santos os gêneros das vilas do [litoral] norte, que costumavam ter no seu próprio porto uma excelente venda” (Mendonça 1961, 205). Mesmo reconhecendo que o comércio com Lisboa auferia maiores lucros, Mendonça acreditava que o próprio “negociante é quem melhor sabe julgar das suas forças mercantis, e do empate que pode sofrer, em um giro maior e mais dilatado”, de modo que, sob sua administração “cada um navega os seus gêneros, para onde muitos bem lhe parece, não sendo para portos vedados, e desta sorte tem conseguido vendas as mais vantajosas, que nunca obtiveram” (Mendonça 1961, 206).

Mendonça julgava a proibição ao livre comércio inconveniente para os interesses da Coroa e dos habitantes da capitania, visto que tal medida “resultou na decadência das mencionadas vilas de São Sebastião e de Ubatuba”. Apesar de informar que não houve durante a sua administração aumento no comércio com a metrópole, considerava: “[...] de toda a sorte [...] indubitável que os gêneros saíram desta capitania, que

com esta saída se animou a agricultura e que os compradores enviaram para onde os convidou a boa venda que tiveram nos referidos portos (Mendonça 1961, 206)”.

Não obstante os relatos feitos por Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça sobre o progresso econômico obtido em grande parte graças à liberdade concedida ao comércio marítimo, seu sucessor, o capitão-general Antonio José da Franca e Horta, em carta endereçada à Coroa em 19 de fevereiro de 1803, enfatizava as péssimas condições que encontrara logo após assumir o governo de São Paulo. Seguindo a tônica de seus antecessores, Horta era categórico ao afirmar que o comércio praticado na capitania achava-se “por extremo estagnado, assim como a Cultura desanimada, especialmente a do Anil, e do Algodão, pois que aquele desapareceu, e esse ramo já não se vê, a Farinha, o Feijão, o Milho, o mesmo toucinho com que ordinariamente se socorriam outra Capitánias, apenas forneciam a própria, e por preços exorbitantes: Engenhos de Açúcar têm sido igualmente abandonados”³.

“Estagnação” e “desânimo”, duas constantes nos escritos iniciais produzidos por Bernardo José de Lorena e Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, surgem igualmente na descrição feita pelo recém-empossado governador Horta acompanhadas de propostas políticas que visavam reverter a “decadência” da capitania, tornando-a, enfim, próspera. Aproximando-se das medidas instauradas por Lorena em 1789, em detrimento das diretrizes transmitidas por seu antecessor, a “solução” apresentada pelo governador consistia na promoção do “comércio em direitura a esta Capital [Lisboa] libertando a capitania deste modo de comissões nos Portos das outras fazendo voltar o seu produto diretamente” (Horta 1937, 181).

Ao justificar as medidas concernentes ao comércio realizado em São Paulo, Franca e Horta afirmava que estas correspondiam estritamente às ordens expressas pela Coroa antes mesmo de assumir o governo da capitania. Contudo, em 25 de setembro de 1805, o Príncipe Regente, após consulta ao Conselho Ultramarino, afirmava que:

[...] não tendo havido Ordem alguma que legitimasse o vosso despótico procedimento o qual contraria o comércio dessa capitania, o mesmo Conselho expedisse as mais positivas Ordens para que tudo fosse restituído ao seu antigo estado

3. Arquivo Histórico Ultramarino (in avante AHU). *Projeto Resgate de documentação histórica*, doc. 947, fl. 3.

nesta Matéria, e que depois de Vós tereis assim executado, *respondêsseis sobre os motivos que vos moveram a uma tão extraordinária, e ilegal medida.*⁴

Apesar da ordem de 25 de setembro de 1805, as restrições à livre navegação iriam perdurar até 5 de junho de 1807, quando novas instruções referentes ao modo como deveriam ser feitas as exportações foram dirigidas aos comandantes das vilas do litoral. Havendo “S. A. R. deliberado por sua ulterior resolução se conserve franca a exportação dos efeitos desta Capitania para todos os mais do Estado do Brasil” (Horta 1938, 145-146), o governador ordenava o restabelecimento da livre navegação, isentando os produtores e negociantes paulistas da remessa obrigatória de seus gêneros para o porto de Santos em benefício do comércio direto entre São Paulo e Portugal.

A complexidade da produção mercantil paulista no século XVIII

Dentre as pesquisas recentes dedicadas às questões relativas à inserção mercantil de São Paulo antes do desenvolvimento da lavoura açucareira, destaca-se o estudo de Maria Luiza Marcílio (2000) sobre a capitania paulista entre os anos de 1700 e 1836, em que a autora apresenta conclusões que divergem das análises que relacionam a “pobreza” paulista e o declínio da produção aurífera.

Para a autora, após a derrota no conflito contra os “emboabas”, em 1710, houve um “refluxo” dos paulistas, que sonhavam em enriquecer explorando o ouro. Estes, ao retornarem para a capitania de São Paulo, responderam rapidamente ao “estímulo de uma população crescente nas Minas [...] organizando suas lavouras em moldes comerciais e alargando sua infraestrutura” (Marcílio 2000, 296). Aliada à expansão da economia mercantil baseada no abastecimento das zonas auríferas, verificou-se a consolidação de grupos de negociantes e produtores enriquecidos com o comércio com outras capitanias. Com base nos dados sobre a evolução demográfica de São Paulo, Marcílio afirma que:

4. AHU, *Projeto Resgate de documentação histórica*, doc. 1322, fl. 2.

A fase que se abriu com o início do século XVIII na capitania paulista e que se estendeu até os primórdios da implantação efetiva da grande empresa escravagista, exportadora e monocultora de café (por volta de 1830), contém, em nossa opinião, elementos essenciais para a explicação do fenômeno do desenvolvimento paulista, e mesmo do próprio sucesso do café. A infraestrutura ou o suporte humano, material e social sobre a qual se implantou a economia cafeeira teve uma formação anterior a ela, e não concomitante (Marcílio 2000, 11).

Dessa forma, a autora tece críticas à tão propalada tese da “estagnação” econômica paulista, afirmando que “apenas tem variado as razões e o período dessa pretenza ‘decadência’” (Marcílio 2000, 292). Em suas palavras:

[...] só há decadência quando houve um crescimento ou desenvolvimento anterior. Ora, para qualquer lado que nos voltemos, quer da economia, quer da sociedade, da demografia ou do povoamento, da vida material à vida cultural, nada nos indica um período no século XVII, de pronunciado ou de relativo crescimento material ou humano na região, período este interrompido no século XVIII por um recuo ou decadência, depois do qual o progresso teria retomado seu curso no final do XVIII ou no início do XIX na fase do café. Se pensarmos demograficamente, acabo de provar o aumento extraordinário e continuado da população regional em todo o século XVIII (Marcílio 2000, 190-191).

De acordo com a autora, as interpretações sobre São Paulo e sua “decadência” econômica ao longo dos setecentos escoravam-se no pressuposto de que, no século XVII, a economia e sociedade paulistas vivenciaram um intenso dinamismo, fruto das incursões promovidas rumo ao sertão em busca de indígenas e metais preciosos, e que teria sido interrompido no alvorecer do XVIII, após os sucessivos desmembramentos das regiões mineradoras e a criação das capitanias autônomas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Por meio do levantamento circunstanciado de dados demográficos, a autora contraria as interpretações que apontam para retração das atividades mercantis da capitania paulista logo após a descoberta das minas; pelo contrário, Marcílio salienta o incremento da agricultura e do comércio de artigos destinados ao mercado consumidor mineiro, bem como o expressivo crescimento populacional paulista observado durante todo o século XVIII.

Em estudo acerca da importância da mão-de-obra escrava indígena em São Paulo, John Manuel Monteiro (2005) contribui para a melhor compreensão dos significados da “decadência” paulista. Segundo o autor, ao longo do século XVII, a economia paulista baseava-se na exploração do trabalho escravo indígena, e era constantemente abastecida pelas expedições de apresamento promovidas pelos habitantes da região de São Paulo. Em meados dos seiscentos, quando o fluxo de cativos indígenas atingiu seu nível máximo, Monteiro constata que a mão-de-obra escrava excedente nas unidades produtivas no planalto permitira o emprego de índios no transporte de produtos locais destinados ao mercado litorâneo. Conforme o autor, “essa relação essencial entre mão-de-obra abundante e agricultura comercial definiu os contornos da sociedade paulista no século XVII e, concomitantemente, integrou São Paulo aos quadros da economia colonial” (Monteiro 2005, 209).

Por sua vez, Monteiro destaca o impacto que a economia paulista sofrera nas últimas décadas do século XVII, quando se observa a abrupta queda no fluxo de índios capturados e convertidos em cativos, visto que “as expedições passaram a enfrentar sertões pouco conhecidos, distâncias maiores e crescente resistência indígena” (Monteiro 2005, 209). A crise na oferta de índios afastaria paulatinamente da produção comercial a maioria dos agricultores paulistas que detinham pequenos plantéis de cativos indígenas, restando apenas os poucos proprietários que ainda preservavam uma força de trabalho suficiente para a manutenção de suas atividades agrícolas. Em resposta ao declínio da escravidão indígena, no início do século XVIII, os paulistas mais abastados passaram a adotar o trabalho escravo africano, sem que o emprego do cativo indígena fosse plenamente suplantado. Para o autor:

[...] falar em transição, pelo menos no sentido da substituição dos cativos índios na execução de tarefas na agricultura, seria precipitado: manteve-se, nesse período, como um processo incompleto, a ser consumado apenas no final do século XVIII, quando a expansão açucareira revitalizaria a economia paulista (Monteiro 2005, 220).

Referindo-se aos primeiros anos do século XVIII, Monteiro constata que paralelamente à expansão da escravidão africana, observa-se uma alteração na organização econômica do planalto paulista, estreitamente ligada ao crescente mercado

consumidor das Minas Gerais. Entre essas inovações provenientes da introdução da escravidão negra, o autor destaca dois importantes aspectos:

Basicamente, a escravidão africana assumiu dois aspectos nitidamente diferentes, embora complementares. De um lado, enquanto mercadoria a ser fornecida para as minas, o comércio de escravos africanos colaborou para a transformação de São Paulo em entreposto comercial. Do outro, alguns escravos negros foram integrados às grandes propriedades rurais da região (Monteiro 2005, 221).

Assim, o cultivo de gêneros alimentícios —notadamente a tricultura— destinada ao abastecimento do mercado litorâneo, prática predominante durante todo o século XVII paulista, foi sobrepujada logo nos primeiros anos do XVIII pelo comércio de aguardente, escravos e gado para o mercado mineiro. No entanto, face aos custos proibitivos do transporte de artigos para as regiões mineradoras, bem como a escassez da mão-de-obra indígena e a concentração desta em poucas unidades agrícolas, apenas os “principais produtores que permaneceram no planalto reorientaram sua produção comercial, transformando as searas em pastos e montando alambiques”, enquanto os demais colonos rurais foram relegados “a uma existência marginal e pauperizada” (Monteiro 2005, 225).

Por meio das análises de John Monteiro, é possível apreendermos novos e importantes elementos acerca dos significados da “decadência” paulista durante o século XVIII. Segundo o autor, a crise no abastecimento de escravos indígenas e a reorganização da produção agrícola de São Paulo a partir da introdução da mão-de-obra africana, afetariam de forma drástica parte considerável dos pequenos e médios produtores da região de Serra Acima, os quais foram alijados da posse de cativos suficientes para a manutenção da agricultura comercial, voltada principalmente para o crescente mercado existente nas Minas Gerais. Citando alguns relatos produzidos na segunda metade dos setecentos, a exemplo dos escritos de frei Gaspar da Madre de Deus, Monteiro conclui que “o agricultor paulista do século XVIII foi apenas uma sombra do grande senhor de escravos que dominava a paisagem rural do século anterior” (Monteiro 2005, 226).

Contudo, o “empobrecimento” e a conseqüente “marginalização” de parte significativa dos colonos paulistas não representou o declínio das atividades econômicas em São Paulo, e sim o rearranjo nos padrões de posse de cativos ora observados ao longo do século XVII, e que se prolongaria até o advento da lavoura canvieira, a partir da década de 1760,

quando o volume de africanos escravizados cresceu substancialmente na capitania. Sendo assim, o período compreendido entre a crise no fluxo de indígenas apresados pelas bandeiras e a introdução maciça de cativos egressos do continente africano após o fomento da cultura da cana-de-açúcar, na segunda metade do século XVIII, comportara a concentração da posse de escravos nas mãos de poucos colonos abastados, os quais, segundo Maria Luíza Marcílio, passaram a se dedicar ao abastecimento das regiões auríferas.

Da mesma forma, Ilana Blaj (2002) reconhece que a mercantilização da produção agrícola de São Paulo tivera início já em meados do século XVII, quando o comércio de gêneros para outros núcleos da colônia possibilitava um determinado nível de circulação e de acumulação de capitais. Criticando a interpretação clássica da historiografia, Blaj constata a dinamização da economia paulista nas últimas décadas dos seiscentos, período em que a produção agrícola e as redes de comércio possibilitavam o abastecimento das regiões circunvizinhas.

Conforme Blaj, o processo de mercantilização da produção paulista acompanhou o acirramento das tensões entre autoridades locais e grupos proprietários, manifestadas nas sucessivas crises de escassez de gêneros alimentícios, bem como na ação de atravessadores na vila de São Paulo e Parnaíba. Aproximando-se da interpretação realizada por John Monteiro, a autora frisa a progressiva concentração de riquezas nas mãos de uma elite local e o conseqüente “empobrecimento” e “marginalização” de pequenos e médios colonos. No entanto, estes episódios, segundo a autora, “revelam não a famosa pobreza paulista, mas as potencialidades de uma região voltada ao abastecimento interno” (Blaj 2002, 341). Para a autora:

Todo esse movimento, extremamente rico e intenso, não deve ser centralizado tão somente nos inícios do XVIII, como se fosse apenas decorrência da descoberta das minas e do ‘novo papel’ que a vila passaria a desempenhar neste contexto. Se assim procedermos, novamente analisaríamos a história de São Paulo ‘de viés’, sempre em função das áreas exportadoras. Ao contrário, detectamos todo este processo desde as últimas décadas do XVII e, neste sentido, as tensões e conturbações do alvorecer do novo século vêm apenas dinamizar e acentuar tendências e movimentos já existentes, frutos do próprio desenvolvimento interno paulistano (Blaj 2002, 342).

Nesse mesmo sentido, são significativas as contribuições feitas por Herbert Klein e Francisco Vidal Luna (2006) acerca dos aspectos demográficos e econômicos de São Paulo colonial. Conforme os autores, à medida que a lavoura do café era introduzida na região, observava-se também o incremento da “comercialização do ramo tradicional de gêneros alimentícios, que se expandiu para abastecer a população humana e animal nas fronteiras da capitania e além dela” (Klein e Luna 2006, 18). Assim, constata-se que o desenvolvimento da agricultura orientada ao mercado atlântico só foi possível graças aos recursos auferidos pela produção voltada ao abastecimento das regiões mineiras e o Rio de Janeiro, bem como à infraestrutura previamente instalada para atender o comércio interno:

[...] os agricultores aproveitaram-se da infraestrutura preexistente de estradas, mão-de-obra e mercados para expandir a produção de café. A produção tradicional de alimentos, sobretudo milho, arroz, feijão, sustentou as fazendas de café até que os cafeeiros, plantas de maturação lenta, começassem a produzir (Klein e Luna 2006, 18).

Ao analisarem a estrutura de posse de escravos nas diversas regiões da capitania paulista, os autores chamam a atenção para o expressivo número de unidades produtoras de alimento para o mercado regional baseadas no emprego de mão-de-obra cativa junto à mão-de-obra livre familiar. Dessa forma, Klein e Luna ressaltam que mesmo durante o auge da lavoura canavieira em São Paulo não predominava a grande propriedade monocultora e escravista. Pelo contrário, os autores assinalam a existência de pequenos estabelecimentos agrícolas familiares produtores de gêneros de abastecimento que continuariam em atividade mesmo quando as unidades açucareiras aumentariam em tamanho, número de escravos e valor da produção.

Com efeito, os resultados inovadores apresentados pelos estudos indicados permitem a reavaliação das interpretações clássicas, a exemplo das propostas de Affonso Taunay, Caio Prado Júnior, Celso Furtado, entre outros. Nesse sentido, a incorporação de novos temas e abordagens, aliada aos avanços empíricos, permitem problematizar as tradicionais acepções acerca de São Paulo colonial. Dentre as recentes contribuições, procuramos destacar aquelas que sugerem um quadro complexo da sociedade e da economia paulistas distinto das interpretações que minimizaram a dinâmica da produção voltada ao abastecimento das diferentes áreas da América portuguesa.

Conclusões

Como foi possível evidenciar, termos como “decadência”, “pobreza” e “preguiça” foram frequentemente empregados por agentes que exerciam funções administrativas em seus registros sobre a conjuntura de São Paulo em fins do século XVIII e início do XIX. Por sua vez, indicando as causas de tais “mazelas”, os mesmos funcionários não deixavam de apontar soluções muitas vezes conflitantes entre si, mas que eram sempre defendidas como apropriadas para a obtenção da “riqueza” e do “progresso” da capitania. No entanto, através da bibliografia consultada aliada aos elementos obtidos na documentação ora analisada, pudemos observar as tensões existentes entre grupos locais no que concerne ao modo de se realizar o comércio da capitania paulista.

Portanto, as medidas adotadas pelos capitães-generais no período diziam respeito não propriamente à política metropolitana relativa a uma “efetiva” inserção de São Paulo nas linhas mercantis do Império português, mas sim, às pressões exercidas por esses grupos locais junto aos governadores e demais autoridades. Tal aspecto torna-se ainda mais evidente uma vez que, assim como destacou os estudos de John Monteiro e Ilana Blaj, entre outros, a integração paulista nas redes de comércio internas à colônia já se verificava em meados do século XVII. “Decadência” e “pobreza” assumem, dessa forma, significados diversos do que comumente foram atribuídos por parte dos autores que trataram o tema, passando a indicar o embate de diferentes grupos locais e de diversos projetos de atuação mercantil paulista, manifesto principalmente nas tensões geradas em torno da instauração e supressão do “porto único” em Santos.

Assim, ao reconhecermos as variações dos significados destes conceitos e, ao mesmo tempo, compreendendo que não se tratavam de expressões das circunstâncias econômicas e sociais vivenciadas, corroboramos com aquilo que a historiografia recente sobre São Paulo vem apontando nos últimos anos. Em outras palavras, ao invés de reproduzirmos a tão propalada “pobreza” paulista, nos mesmos moldes do que boa parte dos estudos sobre o tema ainda hoje o fazem, procuramos indicar a complexidade econômica e social que essa região comportava durante a segunda metade do século XVIII.

Referências

Arquivo Histórico Ultramarino, AHU, *Projeto Resgate de documentação histórica*, doc. 947 e doc. 1322.

Arquivo Histórico Ultramarino. 1938. [1807]. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo (1806-1810)*. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Blaj, Ilana. 2002. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo Colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas.

Canabrava, Alice Piffer. 1972. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo (1765-1767)”. *Revista Brasileira de Economia*. 26: 95-123.

Canabrava, Alice Piffer. 1974. “Decadência e Riqueza”. *Revista de História*. 50: 335-366.

Cleto, Marcelino Pereira. 1977. [1782]. *Roteiros e notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

Ellis Júnior, Alfredo. 1937. *A evolução da economia paulista e suas causas*. São Paulo: Editora Nacional.

Furtado. Celso. 1980. *Formação Histórica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional.

Horta, Antonio José da Franca e. 1937. [1803]. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo (1802-1804)*. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Horta, Antonio José da Franca e. 1938. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo (1806-1808)*. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Klein, Herbert e Francisco Vidal Luna. 2006. *Evolução e economia escravista de São Paulo (1750-1850)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Lorena, Bernardo José de. 1895. [1797]. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo (1766-1816)*. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Marcílio, Maria Luiza. 2000. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)*. São Paulo: Hucitec.

Medicci, Ana Paula. 2005. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a capitania de São Paulo e a interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782-1822)*. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo.

Medicci, Ana Paula. 2007. “De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império (1782-1822)”. En *De um Império ao outro: estudos sobre a formação do Brasil* (séculos XVIII e XIX), eds. Wilma Peres Costa & Cecília Helena de Salles Oliveira, 241-260. São Paulo: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – Fapesp.

Mendonça, Antonio Manuel de Mello Castro e. 1961. [1800]. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: Museu Paulista.

Monteiro, John Manuel. 2005. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras.

Morse, Richard McGee. 1970. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro.

Mota, Otoniel. 1941. *Do rancho ao palácio: evolução da civilização paulista*. São Paulo: Editora Nacional.

Petrone, Maria Thereza. 1968. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro.

Prado, Paulo. 1925. *Paulística: história de São Paulo*. São Paulo: Editora Monteiro Lobato.

Prado Júnior, Caio. 1933. *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense.

Prado Júnior, Caio. 1942. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense.

Schwarcz, Lília Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)*. São Paulo: Companhia das Letras.

Simonsen, Roberto. 1937. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional.

Taunay, Affonso d'Escagnolle. 1931. *História da cidade de São Paulo no século XVIII (1765-1801)*. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico.

