



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.1501

GOVERNANÇA, FISCALIDADE E NEGÓCIOS: A EMISSÃO DE PASSAPORTES MARÍTIMOS E A REGULAMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL NA CAPITANIA/PROVÍNCIA DE SÃO PAULO (1808-1821)

Renato de Mattos
Universidade de São Paulo

Resumo. Nos meses que se seguiram à transmigração da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, a manutenção da governabilidade de todo o vasto império a partir dos domínios americanos alicerçou-se não apenas na instalação de instituições semelhantes às aquelas existentes na antiga metrópole. A esse processo devem ser acrescentados os esforços dos integrantes do governo joanino em reproduzir tipos documentais essenciais ao funcionamento das secretarias, tribunais e repartições até então inexistentes nas diversas instâncias da administração colonial. Reconstituindo os processos de criação e circulação dos passaportes expedidos às embarcações – expediente instituído na América portuguesa em agosto de 1808 pela recém-instalada Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos – discutiremos as dimensões do funcionamento do aparato administrativo joanino, bem como as transformações verificadas nas relações mercantis entre os grupos radicados na capitania/província de São Paulo e os negociantes da praça do Rio de Janeiro após a transferência da Corte portuguesa. Ademais, a partir do exame das circunstâncias que presidiram a implantação dos passaportes, problematizaremos as repercussões da Abertura dos Portos no âmbito do comércio marítimo praticado em São Paulo, evidenciando em que medida teria essa decisão efetivamente constituído um marco do ponto de vista socioeconômico no Centro-Sul da colônia.

Palavras-chave: São Paulo; Império luso-brasileiro; Abertura dos Portos; comércio marítimo; período joanino

A transmigração da família real portuguesa para o Brasil em 1808 e o consecutivo processo de instalação do Estado português em solo americano representou um “impacto dramático” não apenas para a vida cotidiana da cidade do Rio de Janeiro, mas também a todos os súditos que integravam o vasto Império

lusitano¹. Entre as questões prementes que resultaram da transferência da sede da monarquia portuguesa evidenciavam-se aquelas relativas à reorganização de todo o aparato administrativo e fiscal indispensáveis ao pleno exercício da soberania do príncipe regente D. João a partir do Centro-Sul brasileiro. Nesse sentido, durante os meses que se seguiram ao desembarque da Corte no Rio de Janeiro, é notório o caráter prioritário que assumiram as medidas destinadas ao restabelecimento dos principais órgãos administrativos e fiscais lusitanos.

Diante da imprescindível necessidade de reorganizar a administração imperial, em 11 de março de 1808, as Secretarias de Estado foram instituídas à semelhança daquelas que até então compunham a gestão central sediada em Lisboa a partir da nomeação dos seus respectivos ministros, todos integrantes do séquito que acompanhara D. João em sua viagem². D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro Conde de Linhares, ficou responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra; D. João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, Visconde de Anadia, passou a comandar a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; D. Fernando José de Portugal e Castro, Marquês de Aguiar assumiu a Secretaria de Estado dos Negócios do Brasil³. Por seu turno, a Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda não foi recriada seguindo os moldes de sua congênera reinol. Conforme Ana Canas Delgado Martins, sua instalação não

¹ A expressão “impacto dramático” foi empregada por Maria de Fátima Gouvêa para designar o acréscimo súbito da população do Rio de Janeiro após o desembarque da corte de D. João, bem como o “conjunto significativo de problemas que passou a demandar soluções mais imediatas da administração portuguesa”. GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade dos poderes do Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-brasileiro. In: JANCSÓ, István. (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2005, p. 707-752.

² “Ao nível superior do governo, existiam Secretarias de Estado, reorganizadas de acordo com o Alvará Régio de 1736. Incluíam as seguintes: ‘Negócios Interiores do Reino’, geralmente designada Secretaria de Estado dos Negócios do Reino; ‘Marinha e Domínios Ultramarinos’, também conhecida por Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas, ou Marinha ou Marinha e Ultramar; finalmente ‘Estrangeiros e Guerra’. Quase meio século depois, em 18 de dezembro de 1788, outra Secretaria ‘da Repartição da Fazenda’ ou ‘dos Negócios da Fazenda’ foi delineada, embora não estivesse operacional antes de 6 de janeiro de 1801, quando foi regulamentada internamente.” In: MARTINS, Ana Canas Delgado. *Governança e Arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007, p. 3.

³ “As nomeações para as Secretarias de Estado foram feitas de acordo com a legislação que as criou em 1736. À primeira vista, não haveria mudança de funções, poderes e procedimentos. Contudo, o simples fato de funcionar a partir do Brasil e não do Reino levou a alterações imediatas da jurisdição territorial o que teve outros efeitos. A Secretaria de Estado dos Negócios do Reino tornou-se dos Negócios do Brasil o qual deixou de pertencer aos Domínios Ultramarinos.” In: MARTINS, Ana Canas Delgado. *Op. cit.*, p. 120.

foi realizada de forma definitiva, “embora a correspondente função tenha sido assumida pelo secretário de Estado dos Negócios do Brasil enquanto presidente do Real Erário e do Conselho da Fazenda”⁴.

No âmbito fiscal, a transformação da cidade do Rio de Janeiro em centro político capaz de submeter ao seu controle todas as partes do Império pressupôs o esforço das autoridades em vistas ao acréscimo da arrecadação. Conforme Wilma Peres Costa, o “furor tributário” suscitado pela instalação da Corte no Brasil viabilizou a consecução dos planos “longamente acalentados” por D. Rodrigo de Sousa Coutinho de estabelecer novos impostos no interior nos domínios americanos, entre os quais a *Décima Urbana*, calculada sobre o valor dos prédios habitados, a *sisá*, que recaía sobre 10% dos valores das compras, vendas ou arrematações de bens móveis e a *meia-sisá*, correspondendo a 5% sobre a compra e venda dos escravos ladinos⁵.

Ademais, a reforma fiscal inspirada pelos ministros de D. João se alicerçou na fixação de taxas que incidiam sobre o comércio marítimo, entre as quais, a historiografia realçou aquelas que foram estabelecidas pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808:

Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia. Amigo. Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo à representação que fizeste subir à minha real presença sobre se achar interrompido e suspenso o comércio desta Capitania, com grave prejuízo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa; e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais danos: *sou servido ordenar interina e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias* o seguinte. Primo: que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados, ou em navios estrangeiros das Potências, que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos, *pagando por entrada vinte e quatro por cento*; a saber:

⁴ MARTINS, Ana Canas Delgado. *Op. cit.*, p. 121.

⁵ COSTA, Wilma Peres. Do Domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência. In: JANCSÓ, István. (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2003, p. 171. Para uma análise aprofundada das principais medidas relativas à administração fiscal no período joanino, também consultar o trabalho de BELLOTTO, Heloísa Liberalli. O Estado português no Brasil: sistema administrativo e fiscal. In: SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira (org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império luso-brasileiro (1750-1822)*. Vol. 8. Lisboa: Estampa, 1986, p. 261-300.

vinte de direitos grossos, e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamentos, por que até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos, que até agora nelas satisfaziam. Secundo: que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau Brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitánias, ficando entretanto como em suspenso e sem vigor, todas as leis, cartas régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e atividade que de vós espero. Escrita na Bahia aos 28 de Janeiro de 1808. Príncipe. Para o Conde da Ponte⁶.

Não obstante o caráter “interino e provisório” da Carta Régia, cuja abrangência e validade restringiam-se até a consolidação de “um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias”, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou a medida que estipulou a “abertura dos portos às nações amigas” à condição de ponto de inflexão histórica em que ocorreu a efetiva inserção da colônia nas linhas do comércio internacional. Ao sugerirem que as repercussões e significados da Carta Régia de janeiro de 1808 foram idênticas em todas as regiões da América portuguesa, tais interpretações preteriram as disposições adotadas pelo governo joanino nos meses subsequentes à sua transferência para o Brasil, as quais revelam um complexo e matizado conjunto de interesses e disputas que permeavam, em particular, as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados na capitania/província de São Paulo e a Corte do Rio de Janeiro.

Aspecto pouco abordado pela historiografia sobre o tema, a análise dos documentos que estruturaram a burocracia portuguesa no Brasil enseja a apreensão das dimensões do funcionamento do aparato administrativo entre os anos de 1808 e 1821. Esta abordagem, conforme salientou Delgado Martins, possibilita ao pesquisador “um melhor conhecimento das formas de governo e da administração

⁶ Carta Régia de 28 de janeiro de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 1. Grifos nossos.

de Portugal, em funcionamento durante este período crítico, mas simultaneamente de desafio à capacidade de sobrevivência nacional”⁷.

Com efeito, as transformações sociais, políticas e econômicas ocasionadas pela transmigração da família real portuguesa para a América repercutiram na composição dos acervos históricos, sobretudo quando constatamos que o processo de instalação da Corte joanina no Brasil concorreu para o surgimento de novas tipologias documentais imprescindíveis para o pronto restabelecimento do governo imperial nos trópicos. Nesse sentido, o reconhecimento das circunstâncias de criação e circulação dos documentos que permearam a prática administrativa portuguesa após 1808 consistiu em uma etapa fundamental de nossas análises acerca das relações sociais e mercantis entre a capitania/província de São Paulo e o Rio de Janeiro no período.

Poucos tipos documentais criados pela administração joanina oferecem ao pesquisador um conjunto tão completo de informações sobre suas funções e trâmites quanto os passaportes expedidos às embarcações mercantis. Instituída em 1º de agosto de 1808 pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, a emissão dos passaportes objetivava a uniformização do despacho dos navios portugueses que frequentavam os portos brasileiros, “à maneira do que se praticava na Europa e do que se observa agora nesta Capital”⁸.

Tão logo as instruções expressas na decisão de agosto de 1808 fossem entregues aos destinatários, os capitães-generais eram ordenados a tomar todas as medidas cabíveis para a expedição dos passaportes. No entanto, a pronta execução das resoluções editadas pela secretaria dos Negócios da Marinha parece ter esbarrado na hesitação de alguns governadores quanto aos procedimentos a serem observados na emissão dos passes e no recolhimento dos emolumentos arrecadados. É o que podemos atestar na Decisão de 10 de novembro de 1808, em que são respondidas as dúvidas apresentadas pelo capitão-general da Bahia acerca do assunto:

⁷ MARTINS, Ana Canas Delgado, *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*, cit., p. 359.

⁸ Decisão n. 28, de 1º de agosto de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 37-38.

Sendo presente ao Príncipe Regente Nosso Senhor o ofício de V. Ex. de 30 de Setembro, em que pede solução aos quatro pontos relativos ao expediente dos passaportes de navios pela forma ordenada no despacho desta Secretaria de Estado com data do 1º de Agosto deste ano; houve Sua Alteza Real por bem dar a solução que V. Ex. requereu pelo modo seguinte. *Os navios que entrarem nesse Porto, ou vão com este destino, ou sejam obrigados a arribar, e em franquia, e que forem munidos com passaporte real, passado ou nesta Corte ou pelos Governadores de Pernambuco, Maranhão e Pará, no qual passaporte vá declarada como deve ir, toda a navegação dos nossos navios, podem e devem fazer livremente esta navegação em virtude do passaporte que se lhes dá no porto da sua primeira saída; se porém na sua arribada, quizerem mudar a viagem ou alterar o plano de navegação para a qual se lhes deu o passaporte, só em tal caso serão os navios Portugueses obrigados a requerer novo passaporte, no qual se deve expressamente declarar toda a sua nova derrota até ao último porto, em que houverem de recolher-se. Assim fica respondido aos dois primeiros pontos, e quanto aos 3º e 4º, ordena Sua Alteza Real que, abatida a importância dos livros necessários para o Registro dos passaportes, e sem detrimento, qualquer, do Secretário desse Governo, envie V. Ex. regularmente de três em três meses a importância dos emolumentos pertencentes a esta Secretaria de Estado em letras por 1ª e 2ª vias, sacadas sobre algum negociante creditado desta Corte, e pagas à vista, à ordem do Oficial Maior dela José Manoel Plácido de Moraes. Devo finalmente declarar a V. Ex. que, justificada a primeira vez a propriedade portuguesa de um navio, só se deve exigir nova justificação, se o tal navio mudar de dono, de mestre e de nome. O que tudo participo a V. Ex. de ordem de Sua Alteza Real, para sua inteligência e governo. Deus guarde a V. Ex. Palácio do Rio de Janeiro em 10 de Novembro de 1808. Visconde de Anadia. Sr. Conde da Ponte⁹.*

Entre os esclarecimentos enunciados no documento, revela-se um importante e ainda pouco conhecido aspecto do enredado conjunto de práticas administrativas e interesses políticos e econômicos envolvidos nas relações estabelecidas entre a Corte do Rio de Janeiro e as demais capitanias brasileiras. Referindo-se ao tratamento dispensado aos navios que aportavam nas vilas do litoral da Bahia, o secretário Visconde de Anadia informava que todas as embarcações “podem e devem fazer livremente esta navegação em virtude do passaporte que se lhes dá no porto da sua primeira saída”, o qual poderia ser “passado ou nesta Corte ou pelos Governadores de Pernambuco, Maranhão e Pará”.

Conforme a resposta endereçada ao governador Conde da Ponte, a proposta de uniformização do despacho das embarcações por meio dos passaportes – tal como regulamentava a Decisão de 1º de agosto de 1808 – restringia-se às capitanias da Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará, além da Corte do Rio de

⁹ Decisão n. 50, de 10 de novembro de 1808. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 66. Grifos nossos.

Janeiro. Tratava-se, portanto, das mesmas localidades indicadas no Decreto de 11 de junho de 1808:

Sendo conveniente ao bem público remover todos os embaraços que possam tolher o livre giro e a circulação do comércio: e tendo consideração ao estado de abatimento, em que de presente se acha o nacional, interrompido pelos conhecidos estorvos e atuais circunstâncias da Europa: desejando animá-lo e promove-lo em benefício da causa pública, pelos proveitos, que lhe resultam de se aumentarem os cabedais da Nação por meio de maior número de trocas e transações mercantis, e de se enriquecerem os meus fieis vassallos que se dão a este ramo de prosperidade pública e que muito pretendo favorecer como uma das classes úteis do Estado: e querendo outrossim aumentar a navegação para que se prospere a marinha mercantil, e com ela a de guerra, necessária para a defesa dos meus Estados e Domínios; sou servido ordenar que todas as fazendas e mercadorias que forem próprias dos meus vassallos, e por sua conta carregadas em embarcações nacionais, e entrarem nas Alfândegas do Brasil, paguem de direito por entrada dezesseis por cento somente; e os gêneros que se denominam molhados paguem menos a terça parte do que se acha estabelecido, *derrogada nesta parte a disposição da Carta Régia de 28 de janeiro passado*, ficando em seu vigor em tudo o mais: e que todas as mercadorias que os meus vassallos assim importarem para as reexportar para Reinos e Domínios estrangeiros, declarando-o por esta maneira nas Alfândegas, paguem quatro por cento somente de baldeação, passando-as depois para embarcações nacionais ou estrangeiras, que se destinarem a portos estrangeiros; *o que com tudo só terá lugar nas Alfândegas desta Corte, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará; e nelas haverá a maior fiscalização*. E acontecendo fazer-se alguma tomada de fazendas desviadas daquele destino, serão apreendidas e julgadas com outro tanto do seu valor a bem do denunciante e dos que as apreenderem na forma do alvará de 5 de janeiro de 1785. O Presidente do meu Real Erário o tenha assim entendido e mande expedir as ordens necessárias. Palácio do Rio de Janeiro em 11 de junho de 1808¹⁰.

Derrogadas as disposições da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, o Decreto de 11 de junho redefinia os direitos de importação sobre as mercadorias transportadas por navios portugueses estabelecidos pela abertura dos portos, reduzindo em um terço a tarifa exigida pelos gêneros “molhados” – vinhos, aguardentes e azeites doces –, enquanto que, para os chamados gêneros “secos”, a taxa de importação passaria de 24% para 16% *ad valorem*. Além da redução das taxas, o mesmo decreto determinava que as mercadorias reexportadas pelos vassallos portugueses para os “reinos e domínios estrangeiros” deviam pagar 4% de baldeação, desde que fossem despachadas nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará.

¹⁰ Decreto de 11 de junho de 1808. Collecção das Leis do Brazil, p. 49-50. Grifos nossos.

Fundamentando suas análises nas “Balanças de Comércio”, José Jobson de Andrade Arruda demonstra que, entre os anos de 1796 e 1807, os portos da América portuguesa com maior participação no comércio colonial eram precisamente aqueles abrangidos pelo referido decreto, enquanto que os portos de Santos, Paraíba e Ceará eram, no mesmo período, “estatisticamente desprezíveis no conjunto”¹¹. Da mesma forma, em estudo sobre o movimento marítimo entre Lisboa e os portos brasileiros entre 1769 e 1836, António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote destacam que as localidades relacionadas no documento de junho de 1808 correspondiam aos “cinco grandes portos/regiões de origem” brasileira da época¹².

Ao reconhecerem que a movimentação mercantil de Santos era “estatisticamente desprezível” e “residual” quando comparada ao intercâmbio comercial entre as praças do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará e o reino de Portugal, os autores sugerem que a não inclusão do porto paulista nas resoluções expressas no Decreto de 11 de junho decorreria de sua posição “secundária” nos quadros do comércio atlântico¹³. Por sua vez, estudos recentes sobre a dinâmica comercial e política de São Paulo nas décadas finais do século XVIII e início do XIX, evidenciam que a capitania/província operava no âmbito da dinâmica imperial portuguesa por intermédio da atuação de grupos mercantis envolvidos nas rotas de abastecimento das Minas e de outras regiões da América portuguesa, com destaque para o Rio de Janeiro¹⁴.

¹¹ ARRUDA, José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 136.

¹² FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001. p. 186.

¹³ Idem, 204.

¹⁴ Sobre a inserção da capitania de São Paulo nas redes de comércio do Império português, destacamos, entre outros, os trabalhos de MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)*. São Paulo: Hucitec, 2000; BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Editora Humanitas: Fapesp, 2002; MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 4ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; BORREGO, Maria Aparecida Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010; MEDICCI, Ana Paula. *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010; MATTOS, Renato de. *Política, administração e negócios: a economia de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2009.

Nessa perspectiva, é possível sugerir que a exclusão de Santos dentre os portos prescritos no Decreto de 11 de junho de 1808 resultava da articulação de determinados segmentos que, desde o último quartel do setecentos, vinham se destacando na luta pela preservação dos nexos que integravam a capitania de São Paulo no âmbito da esfera de influência da praça do Rio de Janeiro. Afinal, a regulamentação da taxa de baldeação de mercadorias definida pelo decreto assegurava à nova Corte e aos portos de Salvador, Recife, São Luís e Belém a posição privilegiada de entrepostos comerciais, alijando aparentemente as demais capitanias dos circuitos mercantis do Atlântico sul.

No entanto, a reação dos setores interessados na exploração do comércio direto entre os portos paulistas e as praças de Lisboa e Porto não tardou. No mesmo mês em que foi publicado o referido decreto, o capitão-general Antônio José da Franca e Horta (1802-1811) transferiu-se para a Corte, onde permaneceu licenciado do governo de São Paulo até outubro de 1808. Durante esse período, o capitão-general e seus aliados buscaram alinhar novos acordos em vista à obtenção do apoio necessário para que os vínculos comerciais estabelecidos com Lisboa e Porto deixassem de ser intermediados pelos negociantes do Rio de Janeiro¹⁵.

Entre os resultados do acerto firmado entre os grupos em disputa, podemos destacar as resoluções estipuladas no Decreto de 28 de janeiro de 1809:

Havendo eu determinado pela Carta Régia de 28 de janeiro do ano passado que todas as mercadorias estrangeiras pagassem nas Alfândegas do Brasil 24%, e pelo decreto de 11 de junho do mesmo ano, que as que fossem propriedade portuguesa, importadas em navios nacionais, pagassem 16%, e sendo certo que todos os gêneros que são transportados de Lisboa e Porto, tendo lá pago os competentes direitos ficariam sobrecarregados, se fossem obrigados a pagar os mesmos direitos impostos nos que vem em direitura dos portos estrangeiros: e não convindo que paguem uns mais direitos que os outros, o que faria embaraço no giro do comércio e causaria dano às transações mercantis: hei por bem, enquanto não dou outras providências sobre este tão importante objeto, ordenar que todas as referidas mercadorias que entrarem nas Alfândegas deste Estado do Brasil vindas de Lisboa e Porto, que tiverem ali pago os direitos estabelecidos, sejam isentas de pagar os que se acham determinados na mencionada carta régia e decreto. O Presidente do meu Real Erário o tenha assim,

¹⁵ MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo**: da abertura dos portos à Independência (1808/1822). Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2015, p. 148-150.

entendido, e o faça executar com os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro em 28 de janeiro de 1809.¹⁶

De acordo com o decreto assinado um ano após a abertura dos portos, o governo joanino reconhecia que os comerciantes que atuavam nas cidades de Lisboa e Porto eram “sobrecarregados” com os tributos recolhidos no momento em que as mercadorias eram despachadas de Portugal, assim como quando eram desembarcadas nos portos brasileiros. Assim, sem que as taxas de baldeação de mercadorias definidas em junho de 1808 fossem alteradas, o príncipe regente extinguiu o “embaraço no giro do comércio” entre o reino europeu e o Brasil a partir da isenção das taxas que recaíam sobre os agentes empenhados no trato mercantil entre Portugal e aquelas localidades que, a exemplo do porto da vila de Santos, não foram contempladas pelo decreto anterior. Uma vez desobrigados do pagamento nas “Alfândegas deste Estado do Brasil” de todos os direitos que já haviam sido pagos em Lisboa e Porto, os negociantes empenhados no comércio entre o reino europeu e os portos paulistas puderam restabelecer o fluxo mercantil que vinha se consolidando desde a década de 1790. É o que sugere o Aviso Régio de 9 de março de 1809, que institui a emissão de passaportes em São Paulo, assegurando assim, as rotas de comércio que conectavam Portugal e a capitania paulista sem a interferência de agentes cariocas¹⁷.

Com efeito, à medida que aprofundamos a análise das circunstâncias econômicas e sociais da capitania/província de São Paulo à época da transferência da família real para o Brasil, a chamada “abertura dos portos às nações amigas” foi assumindo contornos muito distintos daqueles que comumente foram delineados pela bibliografia dedicada ao tema. De fato, na ocasião em que a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 foi assinada pelo príncipe regente, o controle do rentável comércio marítimo paulista era objeto de uma acirrada disputa travada por duas poderosas forças. De um lado, grupos ligados por vínculos de parentesco e de negócios com destacados membros da comunidade mercantil carioca, os quais não

¹⁶ Decreto de 28 de janeiro de 1809. *Collecção das Leis do Brazil*, p. 25-26. Grifos nossos.

¹⁷ Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)*. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12, Livro 166.

mediam esforços em preservar a significativa ascendência da praça do Rio de Janeiro sobre o comércio marítimo de São Paulo. De outro, distinguiram-se o governador Franca e Horta e a sua base de sustentação formada por negociantes envolvidos diretamente no comércio direto entre Santos e as praças de Lisboa e Porto.

Deste complexo quadro, resta sublinhar a relevância cada vez maior que o porto da vila de Santos adquiriu nos quadros do comércio marítimo do império português desde pelo menos as últimas décadas do século XVIII e, especialmente, entre 1808 e 1821, quando o controle do comércio costeiro e atlântico passou a ser objeto de disputas ainda mais acirradas à medida que novos protagonistas emergiam no cenário político e econômico da região. Assim, do intenso embate travado em torno da navegação mercantil paulista, é possível delinear os nexos articuladores entre os grupos políticos de São Paulo e do Rio de Janeiro, questão central para a compreensão das bases sociais de sustentação do governo joanino e, posteriormente, do governo de D. Pedro.

Referências

Arquivo Público do Estado de São Paulo. **Ministério da Marinha: cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822)**. Caixa 61 – Ordem 419. Documento 12, Livro 166.

ARRUDA, José Jobson de Andrade Arruda. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. O Estado português no Brasil: sistema administrativo e fiscal. In: SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira (org.). **Nova história da expansão portuguesa: o Império luso-brasileiro (1750-1822)**. Vol. 8. Lisboa: Estampa, 1986, p. 261-300.

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

BORREGO, Maria Aparecida Menezes. **A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)**. São Paulo: Alameda, 2010.

CARTA RÉGIA de 28 de janeiro de 1808. **Collecção das Leis do Brazil**, p. 1.

COSTA, Wilma Peres. Do Domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência. In: JANCSÓ, István. (org.). **Brasil: formação do Estado e da Nação**. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2003, p. 143-194.

DECISÃO n. 28, de 1º de agosto de 1808. **Collecção das Leis do Brazil**, p. 37-38.

DECISÃO n. 50, de 10 de novembro de 1808. **Collecção das Leis do Brazil**, p. 66.

DECRETO de 11 de junho de 1808. **Collecção das Leis do Brazil**, p. 49-50.

DECRETO de 28 de janeiro de 1809. **Collecção das Leis do Brazil**, p. 25-26.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade dos poderes do Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-brasileiro. In: JANCSÓ, István. (org.). **Independência: história e historiografia**. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2005, p. 707-752.

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

MARTINS, Ana Canas Delgado. **Governança e Arquivos: D. João VI no Brasil**. Lisboa: Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007.

MATTOS, Renato de. **Política, administração e negócios: a economia de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2009.

MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)**. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2015.

MEDICCI, Ana Paula. **Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)**. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MONTEIRO, John Manuel. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. 4ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.