

Do porto de Santos ao rio Douro: a trajetória do negociante Antônio José Vieira de Carvalho (1803-1822)

Renato de Mattos

Universidade Federal Fluminense
Niterói, Rio de Janeiro, Brasil

Recebido em: 06 jan. 2024

Aprovado em: 17 abr. 2024

Publicado em: 04 out. 2024

Resumo

Embora a relevância das atividades mercantis praticadas em São Paulo em fins do século XVIII e início do XIX tenha sido demonstrada por pesquisas recentes, a exemplo dos trabalhos de Oliveira (2016), Medici (2010) e Bittencourt (2006), ainda são escassos os estudos dedicados especificamente à análise da trajetória dos homens de negócio que integravam os grupos que à época disputavam a primazia sobre o comércio marítimo praticado a partir do porto de Santos. Nesse sentido, assume especial importância o exame da atuação de José Antônio Vieira de Carvalho, representante da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em São Paulo e um dos principais membros da elite mercantil santista nos anos que antecederam a Independência. A partir da revisão da bibliografia referente ao tema e da análise da correspondência oficial dos capitães-generais paulistas, dos registros da movimentação portuária de Santos remetidos ao Conselho Ultramarino e dos passaportes emitidos às embarcações empenhadas no comércio atlântico, constata-se os nexos que articulavam comerciantes radicados em São Paulo e seus correspondentes de outras partes do Império português, bem como seus principais concorrentes, dentre eles, alguns dos mais importantes negociantes do Centro-Sul da colônia no início do século XIX.

Palavras-chave: Comércio Marítimo. Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Homens de Negócio. Porto de Santos. São Paulo.

* Professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense, Instituto de Arte e Comunicação Social, Departamento de Ciência da Informação. Doutor e Mestre em História Social e graduado em História pela Universidade de São Paulo. E-mail: renato_mattos@id.uff.br

 <https://orcid.org/0000-0001-7993-8672>

 <http://lattes.cnpq.br/0397190104268888>

From the port of Santos to the Douro River: the trajectory of businessman Antônio José Vieira de Carvalho (1803-1822)

Renato de Mattos

Fluminense Federal University
Niteroi, Rio de Janeiro, Brazil

Received: 06th Jan. 2024

Approved: 17th Apr. 2024

Published: 04th May 2024

Abstract

Despite the fact that the importance of the mercantile activities practiced in São Paulo in the late 18th and early 19th centuries has been demonstrated by recent research, such as Oliveira (2016), Medicci (2010) and Bittencourt (2006), there are still few studies dedicated to analyzing the trajectory of the businessmen who were part of the groups that at the time disputed primacy over the maritime trade practiced from the port of Santos. In this sense, it is particularly important to examine the activities of José Antônio Vieira de Carvalho, representative of the Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro in São Paulo and one of the main members of the Santos mercantile elite in the years leading up to Independence. By analyzing the official correspondence from the governors of São Paulo and the documents from the port of Santos sent to the Conselho Ultramarino and the passports issued to vessels engaged in Atlantic trade, we can see the links between the merchants based in São Paulo and their correspondents from other parts of the Portuguese Empire, as well as their main competitors, including some of the most important traders from the Central-South of the colony at the beginning of the 19th century.

Keywords: Maritime Trade. Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Businessman. Port of Santos. São Paulo.

* Professor at the Fluminense Federal University, Institute of Arts and Communication, Department of Information Science. PhD and MA in Social History and BA in History from the University of São Paulo. Email: renato_mattos@id.uff.br

 <https://orcid.org/0000-0001-7993-8672>

 <http://lattes.cnpq.br/0397190104268888>

Introdução

Às vésperas da Independência, o porto da vila de Santos se notabilizava como um importante polo redistribuidor de mercadorias europeias e de cativos africanos desembarcados no Rio de Janeiro, abrangendo uma ampla rede comercial costeira que se estendia desde as capitanias do Nordeste até o estuário do rio da Prata (Cf. Moura, 2013). Somavam-se ao movimento mercantil de cabotagem as embarcações de maiores tonelagens empregadas nas rotas atlânticas consolidadas a partir das iniciativas adotadas pelo governador paulista Antônio José da Franca e Horta (1802-1811), e que posteriormente foram genericamente designadas pela historiografia como “lei do porto único” (Cf. Mattos, 2009).

Sob a alegação de que a “decadência” de São Paulo resultava da ausência de linhas comerciais diretas entre o porto santista e o reino português, o governador instituiu restrições ao comércio costeiro da capitania, em especial àquele praticado entre as vilas litorâneas da capitania e o porto do Rio de Janeiro, a fim de garantir os produtos necessários para preencher a carga de torna-viagem dos navios que traziam de Portugal manufaturas, vinhos, entre outros artigos europeus. Não obstante, a partir dos resultados de pesquisas empreendidas acerca da temática nos últimos anos, as diretrizes adotadas por Franca e Horta assumem novos significados (Cf. Mattos, 2019; 2014). Assim, em vez de expressar os esforços dos administradores paulistas em vistas ao soerguimento econômico de uma região “pobre”, as disposições expedidas e as reações contrárias de produtores e negociantes do Rio de Janeiro e de São Paulo revelam a complexa trama de interesses de grupos que competiam pelo controle do rentável comércio marítimo na região.

Com efeito, a relevância das atividades mercantis empreendidas por negociantes radicados em São Paulo nas diferentes partes do império português em fins do século XVIII e início do XIX foi demonstrada por pesquisas elaboradas nas últimas duas décadas (Ver Nicolette, 2022; Mattos 2019; Oliveira, 2016; Costa, 2013; Medici, 2010, Bittencourt, 2006). Por sua vez, ainda são escassos os estudos dedicados à análise da trajetória dos homens de negócio que integravam os grupos que no período disputavam a primazia sobre o comércio praticado a partir do porto santista. Nesse sentido, assume especial importância o exame da atuação de José Antônio Vieira de Carvalho, representante da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em São Paulo e um dos mais destacados membros da elite mercantil santista nos anos que antecederam a Independência, cujos contatos comerciais estabelecidos por meio da navegação atlântica e de cabotagem compreendiam portos da América portuguesa e região do Prata. Assim, a partir da revisão da bibliografia referente ao tema e da análise da correspondência oficial dos capitães-generais paulistas, dos registros da movimentação portuária de Santos remetidos ao Conselho Ultramarino e dos passaportes emitidos às embarcações empenhadas no comércio atlântico, procuramos deslindar os nexos que articulavam comerciantes radicados em São Paulo e seus correspondentes de outras

partes do império português, bem como seus principais concorrentes, dentre eles, alguns dos mais importantes negociantes do Centro-Sul da colônia no período, como Brás Carneiro Leão, além da família Andrada, incluindo o seu mais ilustre integrante, José Bonifácio.

A Companhia do Alto Douro e o enraizamento de interesses mercantis em São Paulo

Como era usual ao término da administração dos capitães-generais, Antônio Manuel Mello Castro e Mendonça, governador de São Paulo entre 1797 e 1802, deixou por escrito recomendações a serem seguidas pelo sucessor nomeado pela Coroa portuguesa. Assim, em 28 dezembro de 1802, apenas alguns dias depois de assumir o comando da capitania paulista, o recém-empossado governador Antônio José da Franca e Horta recebeu de seu antecessor uma memória em que constavam “todas as noções do estado dos negócios” de São Paulo.¹

No documento, Castro e Mendonça distinguia a “liberdade” e a “franqueza” do comércio de cabotagem em São Paulo, reconhecido como o “primeiro e mais importante objeto de interesse desta capitania”.² De acordo com governador, a precedência conferida ao comércio costeiro praticado entre o litoral paulista e as várias regiões da América portuguesa justificava-se pelos inúmeros obstáculos que inviabilizavam o contato mercantil direto entre São Paulo e o reino de Portugal. Entre os principais percalços a esse ramo de comércio figurava a produção insuficiente de café e algodão, artigos que “oferecem uma carga que por ser especificamente mais leve é mais apropriada para os altos das embarcações”,³ além da prática comum entre os negociantes paulistas de contraírem dívidas nas demais praças mercantis da colônia, as quais eram quitadas por meio de mercadorias remetidas aos seus credores.

Não obstante, as observações feitas por Castro e Mendonça acerca dos progressos que alcançara em seu governo graças à liberdade concedida à navegação de cabotagem paulista parecem não ter sido suficientes para convencer o novo capitão-general. É o que atesta o ofício endereçado à D. Rodrigo de Souza Coutinho em fevereiro de 1803, em que Franca e Horta enfatizava as péssimas condições em que encontrara a economia da capitania após assumir o governo e sublinhava que o meio “mais conducente para fazer renascer a agricultura desta capitania” era a promoção do comércio direto com o Reino, “libertando-a por este modo de comissões nos portos das outras, fazendo voltar o seu produto diretamente, e a melhor

1 Memória apresentada ao Governador de São Paulo Antônio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça. 28 dez. 1802 (APESP, 1915, v. 44, p. 129-157).

2 *Ibidem*, p. 139.

3 *Ibidem*, p. 142.

mercado; em gêneros, e manufaturas da Europa, que têm aqui subido a preços fortes”.⁴

Com o intuito de “induzir os negociantes a seguirem espontaneamente a estrada [...] do aumento e da opulência da capitania”,⁵ Franca e Horta submeteu à Junta da Real Fazenda de São Paulo um projeto de financiamento para os habitantes dispostos a carregarem suas mercadorias até as cidades de Lisboa e Porto.⁶ Esse auxílio deveria suprir a metade da quantia empregada para financiar as viagens, ao passo que o governo de São Paulo garantia trazer ao porto de Santos navios prontos para transportarem os produtos da capitania para Portugal. Para que esse último compromisso fosse de fato observado, Franca e Horta recorreu ao apoio da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Assim, em carta dirigida em 25 de fevereiro do mesmo ano ao provedor e aos deputados da Companhia, o governador paulista lamentava que a maior parte dos gêneros produzidos na capitania era comercializada “por cabotagem para os diferentes portos desta América”.⁷ Em sua opinião, o “atraso” que resultava das “poucas relações mercantis que há daquela praça [de Santos] para a Europa” poderia ser revertido caso fossem cumpridas as disposições constantes no estatuto de instituição da companhia duriense.⁸

Criada em setembro de 1756 por Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro conde de Oeiras e marquês de Pombal, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro se inseria no âmbito das políticas de reorganização e fomento comercial projetadas pelo primeiro-ministro de D. José I (Cf.: Reis, 2013; Schneider, 1980). Assentava-se, segundo Francisco Calazans Falcon (2008, p. 40), nos mesmos princípios mercantilistas que orientaram a fundação das demais companhias comerciais do período pombalino, em que um grupo de grandes negociantes e contratadores – “em estreita associação com o aparelho de Estado” – era favorecido por meio de empresas “monopolistas e privilegiadas”. Em seu conjunto, as prerrogativas estipuladas no estatuto de fundação da Companhia tinham como objetivo a supressão da concorrência inglesa no comércio de exportação dos produtos da região, bem como a reversão da crise expressa na queda de preços e no declínio das vendas, que se arrastava desde a década de 1740 entre os viticultores do Alto Douro. Dentre elas, destacava-se o monopólio do fornecimento de vinhos nas tabernas próximas à cidade do Porto, além da exclusividade no comércio de vinhos, aguardentes e vinagres para as capitanias de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo (Reis, 2013, p. 335).

4 Ofício para o Exmo. D. Rodrigo de Souza Coutinho. 19 fev. 1803 (APESP, 1990, v. 94, p. 17-18).

5 *Ibidem*, p. 18.

6 AHU. Arquivo Histórico Ultramarino. Atas do Conselho de Lisboa, Conselho Ultramarino, Brasil, São Paulo, 023, cx. 19, doc. 947 (anexo). São Paulo, 15 fev. 1803.

7 Carta para a Companhia do Alto Douro. 25 fev. 1803 (APESP, 1990, v. 94, p. 99-100).

8 *Ibidem*, p. 99.

Com efeito, logo nos primeiros anos depois de sua criação, a Companhia do Alto Douro prontamente estabeleceu negociações regulares com as praças do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (Cf. Sousa; Pereira, 2008). Todavia, ao longo da segunda metade do século XVIII, nenhuma embarcação da Companhia foi enviada para os portos do litoral paulista, pois, para os seus integrantes, este comércio era tido como “pouco rentável”. A princípio, essa assertiva poderia ser atestada a partir do exame dos valores relativos aos fretes que a Companhia deveria custear, os quais variavam de acordo com a distância de cada um dos portos de destino. No entanto, o alto custo dos fretes exigidos às embarcações da Companhia do Alto Douro parece não ter sido o real motivo do alijamento da capitania de São Paulo das linhas de comércio direto com o Porto. Isso porque, de acordo com os dados apresentados por Sousa e Pereira (2008), entre os anos de 1756 e 1803, parte substancial dos carregamentos feitos para o Brasil tinha como destino preferencial o porto do Rio de Janeiro. Assim, a despeito de o frete que incidia sobre as pipas transportadas ser superior ao valor cobrado em Pernambuco e na Bahia, a capital fluminense se sobressaía como um importante centro consumidor e redistribuidor dos artigos comercializados pela Companhia para todo o Centro-Sul da colônia, inclusive São Paulo.

Além de instar pelo estabelecimento do comércio direto entre as praças de Santos e do Porto, na carta endereçada aos dirigentes da Companhia do Alto Douro, o governador Franca e Horta apresentava alguns dos principais negociantes estabelecidos em São Paulo “mais abonados e inteligentes”⁹ que julgava aptos a representarem os interesses da Companhia na capitania. Ciente da importância que suas recomendações teriam entre os responsáveis pela Companhia do Alto Douro, uma vez que, segundo as determinações expedidas em 1756 pelo ministro Carvalho e Mello, os comissários escolhidos para os portos da América não eram obrigados a apresentar nenhum tipo de fiança ou qualquer outro tipo de garantia, bastando apenas a comprovação de que eram homens de negócio bem reputados e com créditos seguros (Cf. Sousa; Pereira, 2008), Franca e Horta indicou quatro membros da comunidade mercantil paulista, dentre eles, José Antônio Vieira de Carvalho.¹⁰

Filho do coronel Antônio José de Carvalho, abastado negociante reinol radicado em Santos desde a década de 1740 e que figurava entre os homens mais ricos da vila santista, com uma fortuna declarada em 1765 de 6:000\$000 réis (Cf. Sousa, 1922), Vieira de Carvalho administrava “uma importante casa comercial que fazia transações de alta escala com o estrangeiro em navios de sua propriedade” (Cf. Marques, 1952). Oficial da câmara santista a partir de 1803, chegando a substituir o juiz de fora durante a sua ausência, Vieira de Carvalho ocupou diversos postos militares em Santos até obter a patente de coronel em 1809, se

9 Carta para a Companhia do Alto Douro. 25 fev. 1803 (APESP, 1990, v. 94, p. 100). Grifos nossos.

10 Além de Vieira de Carvalho, o governador paulista recomendou outros três negociantes para o cargo de representante da Companhia do Alto Douro em São Paulo. Eram eles: o Coronel de Milícias Luiz Antônio de Souza, o Tenente Coronel Caetano José da Silva e o Capitão Mor Bento Thomas Vianna.

destacando no comando do forte de São Luís da Bertioga, do fortim do Itapema, o qual comandou por mais de vinte anos, e o forte de Nossa Senhora do Monte Serrate, encargo honorífico que recebera do governador depois de fornecer o tecido para a confecção do fardamento de duzentos soldados da guarnição, seis novas peças de artilharia, além do material e da mão de obra necessária para a reconstrução do edifício (Sousa, 1922, p. 193)

Meses após a indicação formalizada pelo governador paulista, o provedor e os deputados da Companhia do Alto Douro comunicavam que, a partir das recomendações apresentadas, Vieira de Carvalho havia sido eleito para ocupar a cargo de administrador. Para aqueles que eram encarregados dessa função, a Companhia do Alto Douro reservava significativas vantagens. Além da comissão de 2% sobre o valor auferido pela venda dos produtos remetidos pela Junta da Companhia, os administradores recebiam 20% do valor dos vinhos, aguardentes e vinagres que denunciassem ou apreendessem como contrabando. Por sua vez, recaíam sobre estes representantes as mesmas obrigações impostas aos funcionários da Companhia na cidade do Porto. Nesse sentido, os administradores eram instruídos a remeter mensalmente os balanços das transações realizadas e, em caso de morte, os seus espólios não podiam ser confiscados pelos “juizes dos defuntos e ausentes, nem pelos juizes dos órfãos, outrossim pela administração da Companhia, de forma a ter o direito de primazia sobre os herdeiros ou terceiros quanto a dinheiro ou bens que lhe pertenciam” (Sousa, Pereira, 2008, p. 134).

A cargo dos administradores ficava a responsabilidade da extração de todas as mercadorias importadas pela Companhia, as quais poderiam ser vendidas a dinheiro ou em troca de artigos coloniais. Nesse último caso, o valor dos produtos deveria ser previamente combinado entre as partes envolvidas na operação (Cf. Sousa, 2008). Com efeito, o exame da pauta dos itens carregados no porto de Santos revela que parte substancial dos pagamentos à Companhia do Alto Douro não foi feita em espécie, e sim em troca de gêneros próprios da capitania paulista. Assim, para efeito de análise do modo como essas transações eram realizadas, tomemos como exemplo o caso do bergantim Desejada Paz, a segunda embarcação despachada pela Companhia do Alto Douro em direção à vila santista. Em carta endereçada ao governador Franca e Horta em julho de 1804, os membros da Junta da Companhia comunicavam que o referido bergantim havia sido remetido aos cuidados do administrador Vieira de Carvalho pouco tempo antes, trazendo consigo 60 pipas de vinho e 10 pipas de aguardente, volume equiparável à média transportada na mesma época pelas embarcações da Companhia despachadas para as praças de Recife e Salvador.¹¹ Em dezembro do mesmo ano, o capitão-general respondia à notícia, afirmando que a capitania “regozijou-se com a chegada do bergantim Desejada Paz e [a] remessa dos efeitos dessa Junta”.¹² No mês seguinte,

11 Carta ao Sr. Antônio José da Franca e Horta. 6 jul. 1804. (APESP, 1990, v. 94, p. 99).

12 Carta escrita à Companhia do Alto Douro (APESP, 1990, v. 94, p. 99).

em janeiro de 1805, a embarcação deixava a capitania paulista com a carga repleta de gêneros produzidos na região, notadamente açúcar, arroz, café e couros.¹³

Observa-se, assim, que a partir da articulação dos interesses dos responsáveis pela Companhia do Alto Douro e de um seleto grupo de negociantes paulistas, Franca e Horta objetivava incrementar o comércio direto entre São Paulo e o Reino. Com esse mesmo propósito, em paralelo, o governador lançaria mão de outros recursos, em especial, a concentração das exportações no porto de Santos a partir da proibição da comercialização de determinados gêneros via navegação costeira. A primeira medida restritiva foi endereçada às câmaras das vilas litorâneas em junho de 1803, quando o governador comunicou que, sendo “de geral benefício para os povos desta capitania, que o comércio dela haja de ser promovido dos seus portos em direitura aos do Reino”, nenhuma pessoa “possa embarcar em algum dos Portos desta capitania a gozar de café, arroz, cacau, baunilha, farinha de mandioca, algodão, anil e couros, que não sejam em direitura para os Portos do Reino, ou para este fim para a vila de Santos”.¹⁴

Embora estivessem resolutos quanto às vantagens proporcionadas pelo comércio direto com Portugal, tanto o governador quanto os negociantes por ele favorecidos não ignoravam o fato de que muitos dos produtores e negociantes de São Paulo mantinham estreitos laços com os credores instalados no Rio de Janeiro. Nos meses que se seguiram à publicação das ordens, diversas representações expressando a insatisfação de proprietários e negociantes em relação às regulamentações impostas ao comércio marítimo paulista foram encaminhadas ao capitão-general. Em contrapartida, o governador invariavelmente respondia com severidade a toda e qualquer objeção ao sistema que intentava implantar na capitania, alegando ser o seu “desejo ver prosperar o comércio de Santos para esse Reino” a partir da “correspondência direta para a Cidade do Porto, semelhante à que para lá conservam Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”.¹⁵ Em sua defesa, o governador declarava ainda que as inúmeras críticas articuladas contra os limites fixados ao comércio de cabotagem em São Paulo eram incitadas pelos comissários do Rio de Janeiro e da Bahia, que estavam insatisfeitos com a redução dos “lucros acostumados”. Em suas palavras:

Eu não ignoro serem eles, os que mais queixas formam das medidas que a este respeito tenho tomado, e sei também que os miseráveis dependentes, que ou nada discorrem, ou insistem em não sair da sua inveterada rotina, engrossam estes clamores, olhando somente para a conveniência do dia [...]. O testemunho desta verdade se patenteia de cartas aqui aparecidas de Brás

13 Carta escrita à Companhia do Alto Douro (APESP, 1990, v. 94, p. 99).

14 Instruções para as Câmaras da Marinha. 22 jun. 1803 (APESP, 1937, v. 55, p. 105).

15 AHU, ACL, CU, Brasil, São Paulo, 023, cx. 20, doc. 980. São Paulo, 26 jun. 1803.

Carneiro e Amaro Velho, em que sem pejo se atrevem a afirmar – que a consolação que lhes resta é que esta proibição vem já depois de terem esgotado o sangue dos Paulistas. E que não queiram estes inda a abrir os olhos!¹⁶

Entre os negociantes que se opunham ao estabelecimento do comércio direto entre São Paulo e as cidades do Porto e Lisboa, Franca e Horta identificava dois dos mais importantes membros da comunidade mercantil carioca do período. Conforme demonstra João Fragoso (1998), desde fins dos setecentos, Amaro Velho da Silva e Brás Carneiro Leão se sobressaíam entre os demais negociantes do Rio de Janeiro pelo cabedal que haviam amealhado em diversas atividades mercantis. Assim como Amaro Velho, Brás Carneiro Leão possuía grande prestígio perante os homens de negócios e as autoridades locais e metropolitanas da época. Em 1773, já desfrutando da reputação de “homem honesto e laborioso” (Gorenstein, 1993, p. 198), Carneiro Leão foi designado um dos administradores da Companhia do Alto Douro no Rio de Janeiro. No exercício de suas funções, distinguiu-se pelo longo período em que atuou como representante da Companhia em solo americano, mantendo-se na ativa até 1805, quando finalmente foi substituído por seu filho primogênito, Fernando Carneiro Leão (Cf. Sousa; Pereira, 2008).

Nesse sentido, constata-se que a iniciativa do governador Franca e Horta em erigir redes comerciais diretas entre São Paulo e o Porto encontrou resistência mesmo entre alguns dos integrantes da referida Companhia, nomeadamente aqueles que, a exemplo de Carneiro Leão, auferiram vultosos lucros com a reexportação dos artigos provenientes da região duriense para as capitanias ao sul do porto carioca. Cumpre ainda acrescentar que, ao longo da segunda metade do século XVIII, tais interesses enraizaram-se entre os distintos grupos paulistas ligados ao comércio de cabotagem, a exemplo dos integrantes da família Andrada (Cf. Mattos, 2022).

Desfrutando de posição privilegiada entre as mais ricas famílias da região, os Andrada ampliariam ainda mais a sua esfera de influência a partir do estabelecimento de laços de parentesco com outros prósperos negociantes radicados em Santos, a exemplo de Francisco Xavier da Costa Aguiar, e até mesmo em outras partes da América portuguesa. Nesse sentido, notabilizavam-se os vínculos familiares e de negócio firmados com os Carneiro Leão do Rio de Janeiro. Provavelmente originada da convergência de interesses mercantis, a afinidade entre ambas as famílias levaria o casal Brás Carneiro Leão e D. Ana Francisca Rosa Maciel da Costa a aceitar o convite para batizar dois dos irmãos mais jovens de José Bonifácio de Andrada (Cf. Mattos, 2022).

Durante a vigência das medidas que obstavam o comércio costeiro paulista, um intenso embate entre o governador e os negociantes descontentes com as restrições transcorreu

16 AHU, ACL, CU, Brasil, São Paulo, 023, cx. 20, doc. 980. São Paulo, 26 jun. 1803. Grifos nossos.

mobilizando parte expressiva da comunidade mercantil das vilas do litoral de São Paulo, como Santos, São Sebastião e Paranaguá, e até mesmo autoridades do reino, como D. João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, Secretário dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos (*Idem*). Após diversas denúncias endereçadas ao Conselho Ultramarino, incluindo uma representação assinada pela matriarca da família Andrada e seus filhos José Bonifácio, Martim Francisco e Antônio Carlos, uma provisão régia foi expedida no início de 1807 concluindo que não havia sido transmitida “ordem alguma que legitimasse o [...] despótico procedimento, o qual contraria o comércio desta capitania”, e que por isso era imprescindível que “tudo fosse restituído ao seu antigo estado nesta matéria”.¹⁷

Embora o desfecho do conflito tenha sido favorável aos grupos empenhados na restauração do comércio de cabotagem, a Companhia do Alto Douro estabelecidos em São Paulo, por intermédio de Vieira de Carvalho, seu principal representante, continuou a exercer grande influência política e econômica na região. Após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, em 1808, o comércio realizado entre a cidade do Porto e a vila de Santos adquiriu proporções ainda maiores, de modo que a Companhia do Alto Douro se consolidou como uma das principais compradoras de gêneros embarcados no porto santista, além de se destacar como uma importante fornecedora de manufaturas, ferragens, tecidos, vinhos e azeites consumidos na região (Mattos, 2019, p. 215). Nesse sentido, mesmo depois da decisão régia de abolir as restrições à navegação de cabotagem paulista em 1807, o controle do comércio realizado a partir do porto de Santos foi objeto de intensas disputas entre os grupos vinculados à Companhia do Alto Douro e negociantes concorrentes durante todo o período joanino, assumindo contornos mais graves às vésperas da proclamação da Independência.

Entre o porto de Santos e o rio Douro: a atuação de Vieira de Carvalho nas redes mercantis marítimas do império português

A transferência da família real para o Rio de Janeiro em 1808 impôs às autoridades o duplo desafio de garantir a sobrevivência de todo o império e transformar a antiga capital do Estado do Brasil na nova sede da corte portuguesa. Conforme Gouvêa (2005), entre as questões prementes suscitadas pelo episódio, evidenciam-se o abastecimento da Corte recém-instalada e a reorganização do aparato burocrático indispensável ao pleno exercício da soberania do príncipe regente D. João a partir do Centro-Sul brasileiro. Atendo-se à primeira dessas questões, Lenharo (1993) demonstrou como a ampliação da demanda por gêneros de primeira necessidade no Rio de Janeiro contribuiu para a consolidação das redes mercantis que interligavam a nova Corte às áreas produtoras do sul de Minas Gerais e de São Paulo.

Assim como muitos outros negociantes da região, Vieira de Carvalho aproveitou as

17 AHU, ACL, CU, Brasil, São Paulo, 023, cx. 30, doc. 1322 (anexo). Lisboa, 27 out. 1806.

transformações desencadeadas pela transmigração da corte joanina para diversificar seus investimentos e ampliar sua inserção nas redes mercantis que interligavam Santos a outras partes do império luso. Além dos cargos já mencionados que ocupou na câmara santista no período e a promoção ao posto de coronel em 1809, Vieira de Carvalho arrematou por duas vezes consecutivas o contrato dos Cubatões de Santos. Na primeira delas, em 1814, Vieira de Carvalho arrematou o referido contrato junto com seus sócios Francisco Alvares Ferreira do Amaral, Bernardino Antônio Vieira Barbosa e João Batista Vieira Barbosa, pelo lance de 16:850\$000 réis. Na segunda ocasião, em 1817, o mesmo contrato foi arrematado por 17:000\$000 réis em sociedade com o seu antigo sócio Francisco Alvares do Amaral (Cf. Medicci, 2010).

Ao longo do período joanino, Vieira de Carvalho seguiu investindo grande parte de seus cabedais no mesmo ramo de negócios em que havia se destacado em princípios do século: a importação de produtos remetidos pela Companhia do Alto Douro e a exportação de gêneros para seus correspondentes do Porto. Em que pese o fim das medidas que impediam o livre comércio costeiro instituídas em 1803 em vistas ao fomento do comércio atlântico com a barra duriense e o afastamento de Franca e Horta, seu principal patrocinador, do comando da capitania paulista em 1811, as linhas comerciais entre a cidade do Porto e a vila santista foram incrementadas entre os anos de 1813 e 1821.

De fato, ao examinarmos os registros alfandegários da vila de Santos referentes ao comércio atlântico realizado entre os anos de 1813, 1816, 1818, 1819 e 1821, a importância que o comércio entre o Porto e o litoral paulista assumiu ao longo do período joanino se evidencia. A partir dos números sistematizados na Tabela 1, percebe-se que, durante os anos considerados, a barra do Douro se sobressaiu entre os demais portos do ultramar como o principal comprador dos gêneros embarcados na vila santista, absorvendo mais de 70% dos valores embarcados em Santos com destino ao mercado atlântico.

Tabela 1 – Do porto de Santos aos portos europeus e africanos: valores (em mil-réis) das mercadorias exportadas

Porto de Destino	Ano					Total (mil réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Açores	-	-	-	1:698\$400	-	1:698\$400	0,32
Moçambique	-	-	-	-	3:178\$000	3:178\$000	0,61
Lisboa	2:635\$200	35:893\$000	31:643\$200	55:601\$600	22:166\$200	147:939\$200	28,06
Porto	49:907\$600	19:322\$400	159:757\$400	64:619\$000	80:730\$500	374:336\$900	71,01
Total (mil-réis)	52:542\$800	55:215\$400	191:400\$600	121:919\$000	106:074\$700	527:152\$500	100%

Fonte: APESP. Cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822). Cx. 61, ordem 419, doc. 12, livro 166.

Quanto às importações, as mercadorias procedentes do Porto correspondiam a 56% dos valores das mercadorias vindas do ultramar que desembarcaram no mesmo período em Santos (Tabela 2). Examinando a pautas elaboradas pelos funcionários da aduana santista, observa-se que, embora respondessem por parte significativa da carga transportada, os vinhos, os vinagres e os azeites da Companhia do Alto Douro não eram as únicas mercadorias importadas do Porto. Em 1816, por exemplo, os mapas de carga revelam que dos 38:070\$120 réis em produtos vindos da barra do Douro, apenas 2:248\$200 réis eram relativos a mercadorias cuja comercialização era restrita aos membros da Companhia.¹⁸ Em relação ao restante da carga importada, destacavam-se produtos manufaturados de procedência britânica, como linhos, sedas, baetas e fustões, chapéus finos e grossos, armas de fogo, alcatrão, enxadas, foices, machados pratarias e louças.¹⁹ Além dessas mercadorias, também eram importados alimentos, como presunto, azeitona, bacalhau e sal.²⁰ Nos demais anos, os vinhos, as aguardentes, os vinagres e os azeites da Companhia do Alto Douro corresponderam à parcela mais significativa das carregações, chegando a 64% dos valores importados do Porto

18 APESP. Cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822). Cx. 61, ordem 419, doc. 12B, livro 166.

19 *Idem*.

20 *Idem*.

em 1818.²¹ Entretanto, durante o período considerado, os demais artigos manufaturados – notadamente tecidos e ferragens – não deixaram de figurar na pauta de produtos vindos daquela região, o que nos permite incluir o Porto, juntamente com as praças do Rio de Janeiro, Bahia e Recife, como um dos principais entrepostos responsáveis pelo fornecimento de mercadorias estrangeiras em São Paulo.

A preeminência da barra do Douro nos circuitos atlânticos dos quais o porto santista participava também é perceptível quando examinamos os passaportes emitidos às embarcações empenhadas no comércio ultramarino entre os anos de 1809 e 1822. Analisando os percursos indicados nos passaportes (Cf. Mattos, 2019), observa-se a presença de alguns dos mais destacados membros da comunidade mercantil duriense entre os proprietários das embarcações, a exemplo de Christovão e Manuel Guerner. Nascidos na cidade do Porto em uma família de origem germânica, os irmãos Guerner figuravam entre os principais integrantes da Companhia do Alto Douro. Capitão-mor e cavaleiro professo na Ordem de Cristo, Christovão foi nomeado deputado da Junta da Companhia pela primeira vez em 1800. Dessa data em diante, o mais velho dos irmãos Guerner foi reconduzido ao referido posto por diversas vezes, até que em 1815, depois da recomendação assinada pelo próprio príncipe regente, foi nomeado deputado extraordinário graças aos “úteis serviços” que havia prestado em prol da Companhia. Seu irmão mais novo, Manuel Guerner, também foi um dos mais conceituados homens de negócio na época, exercendo a função de deputado da Companhia do Alto Douro entre 1824 e 1834.²²

21 APESP. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações*. Cx. 79, ordem 321. Loc. 79-1-170.

22 FBN. Fundação Biblioteca Nacional. *Requerimento encaminhado por Manuel Guerner ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; e uma comenda da Ordem de Cristo*. [s/d]. Coleção Documentos Biográficos, C-0766, 033, nº 003.

Tabela 2 – Dos portos europeus e africanos ao porto de Santos: valores (em mil-réis) das mercadorias importadas

Porto de Destino	Ano					Total (mil réis)	%
	1813	1816	1818	1819	1821		
Cabo Verde	9:033\$600	-	-	4:753\$600	4:000\$000	17:787\$200	3,1
Figueira	-	39:040\$000	22:092\$000	-	-	61:132\$000	10,6
Moçambique	-	-	-	-	47:800\$000	47:800\$000	8,3
Lisboa	-	29:988\$460	41:701\$100	24:871\$880	30:273\$100	126:834\$540	22,0
Porto	55:270\$900	38:070\$120	96:211\$240	42:583\$500	90:256\$710	322:392\$470	56,0
Total (mil-réis)	64:304\$500	107:098\$580	160:004\$340	72:208\$980	172:329\$810	575:946\$210	100

Fonte: APESP. Cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822). Cx. 61, ordem 419, doc. 12B, livro 166.

Na condição de deputados da Companhia do Alto Douro, os irmãos Guerner dispunham de uma forte ascendência sobre os administradores que atuavam na América portuguesa, os quais, conforme citado anteriormente, recebiam de comissão 2% sobre o valor auferido pela venda dos produtos remetidos pela Junta da Companhia. Na vila de Santos, o negociante que por mais tempo ocupou essa função e que, por essa mesma razão, manteve contatos regulares com os irmãos Guerner, foi Vieira de Carvalho. Entre os anos de 1815 e 1822, ele foi o responsável pelas mercadorias que foram despachadas pelos irmãos Guerner nas galeras Tentação e Conde de Cavaleiros e no bergantim Viajante. Depois de descarregadas as mercadorias, o Vieira de Carvalho deveria providenciar a carga de torna-viagem para a cidade do Porto. Em uma dessas ocasiões, em setembro de 1819, o negociante embarcou no bergantim Viajante 13.899 arrobas de açúcar, 1.305 de banha, 46 de café, 15 de goma e 254 sacas de arroz.²³

²³ APESP. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações*. Cx. 79, ordem 248. Loc. L8-3-9179-1-64E.

Somada ao trato atlântico, Vieira de Carvalho também se destacava entre os principais negociantes santistas que atuavam no comércio de cabotagem no período. De acordo com os passaportes emitidos às embarcações que partiam da vila, Vieira de Carvalho e seu filho, Manuel José Vieira de Carvalho, eram proprietários dos bergantins Golfinho e Pensamento Feliz, que entre os anos de 1809 e 1814 transportaram mercadorias de Santos para os portos da Bahia, do Rio Grande, de Montevidéu e de Buenos Aires; da escuna Piedade Lusitana, empenhada no comércio entre São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; e da galera Constância, também empregada na navegação entre Santos e Buenos Aires. A partir dos mapas de cargas relativos às embarcações dos Vieira de Carvalho é possível detalhar as mercadorias que eram comercializadas, a exemplo do bergantim Golfinho, que em maio de 1813 transportou de Santos para Montevidéu nove pipas de vinho, as quais, provavelmente haviam sido adquiridas da Companhia do Alto Douro.²⁴ Em julho de 1819, os negociantes despacharam a sumaca Aliança para o Rio de Janeiro carregada com 16:432\$000 réis em açúcar;²⁵ em outubro de 1819, a mesma embarcação carregou para a Bahia 7:191\$400 réis em toucinho, carnes, banha e farinha.²⁶ Em maio de 1820, a sumaca Aliança trouxe da Corte para o porto santista 30 fardos de fazenda, 20 gigos de louça e 100 escravos novos.²⁷

Interesses em conflito às vésperas da Independência

Em 1821, os desdobramentos do levante do 1º Batalhão do Regimento de Caçadores de Santos suspenderiam momentaneamente os frequentes contatos entre Vieira de Carvalho e a família Guerner. Na madrugada do dia 29 de junho de 1821, a insurreição das tropas que guarneciam a vila santista foi deflagrada quando um grupo de “vinte e tantos homens” tomaram de assalto a Casa de Pólvora e o Trem Bélico, levando espadas, armas de fogo e munições.²⁸ Depois de atacarem lojas e vendas, “de onde tiraram o que quiseram”, os militares prenderam “as autoridades e homens ricos da vila” e, em seguida, invadiram os armazéns de

24 APESP. *Militares, governadores da praça de Santos (1722-1819)*. Cx. 18, ordem 248, Loc. 18-3-78.

25 APESP. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Cx. 79, ordem 321. Loc. 79-1-64B.

26 APESP. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819)*. Cx. 79, ordem 321. Loc. 79-1-108.

27 APESP. *Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821)*. Cx. 79A, ordem 322. Loc. 79-1-64.

28 Ofício do Juiz de Fora da vila de Santos José Correa Pacheco e Silva. 30 jun. 1821 (APESP, 1913, v. 1, p. 105).

Vieira de Carvalho, então coronel responsável pelo destacamento rebelado.²⁹

Tão logo a notícia sobre o motim de Santos chegou à capital paulista, a recém-instalada Junta Provisória de Governo de São Paulo reuniu-se em “sessão permanente”, até que o “sossego público” fosse restituído na vila litorânea (Cf. Oliveira, 1978). Prontamente, o presidente da província João Carlos Augusto de Oeynhausén Gravenburg expediu ordens para que o 2ª Batalhão do Regimento de Caçadores da cidade de São Paulo marchasse para Santos, a fim de que a sublevação fosse debelada. No dia 6 de julho, depois de serem surpreendidos pelas tropas vindas do planalto, os soldados insurrectos foram encarcerados provisoriamente na cadeia da Câmara e em duas embarcações: a galera Conde de Cavaleiros e a sumaca Aliança, cujos proprietários eram, respectivamente, os irmãos Guerner e Vieira de Carvalho (Cf. Forjaz, 1924).

Em sua grande maioria, os autores que se debruçaram sobre a chamada “sedição militar de Santos” associaram a revolta dos soldados e a investida contra Vieira de Carvalho ao atraso no pagamento dos soldos, bem como à não observância dos Decretos de 7 de março e de 22 de abril de 1821, que equiparavam os vencimentos dos militares do reino do Brasil aos valores que eram pagos às tropas de Portugal.³⁰ No entanto, conforme Delatorre (2003), a insurreição militar em Santos também teria sido incitada por questões atinentes ao abastecimento da vila, mais precisamente à carestia de gêneros de primeira necessidade acarretada pela ação de negociantes que atuavam nesse tipo de comércio. Segundo a autora, o levante das tropas “foi uma resposta da população em relação ao preço dos produtos e sua inexistência no mercado, uma vez que os ‘atravessadores’ preferiam retirá-los, vendendo-os em outras praças do Brasil” (p. 52). Nessa perspectiva, podemos inferir que os ataques aos armazéns de Vieira de Carvalho não resultaram tão somente da posição que ocupava enquanto oficial comandante do Batalhão do Regimento dos Caçadores, mas também do fato de o negociante ser reconhecido pelos amotinados como um dos “atravessadores” responsáveis pelas operações mercantis que levavam à escassez de alimentos na vila de Santos.

Da mesma forma, a detenção dos soldados insurgentes nas embarcações de Vieira de Carvalho e de seus correspondentes da Companhia do Alto Douro não deve ser apreendida apenas como uma resolução decorrente das atribuições intrínsecas ao posto de coronel que o negociante ocupava. Mais do que isso, a decisão de disponibilizar as duas embarcações às autoridades envolvidas na repressão do levante foi estrategicamente tomada por Vieira de Carvalho em um contexto marcado pelo rearranjo das instâncias administrativas da província

29 *Ofício do Juiz de Fora da vila de Santos José Correa Pacheco e Silva*. 30 jun. 1821 (APESP, 1913, v. 1, p. 105).

30 Decreto de 7 de março de 1821. Aumenta os soldos dos oficiais de Major a Alfares e Decreto de 22 de abril de 1821. Concede aos Oficiais e praças do Exército do Brasil os mesmos soldos e etapas que vence a Tropa do Exército de Portugal. In: *Collecção das Leis do Brazil de 1821*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 38 e 73.

e pela pluralidade de interesses e de projetos que disputavam o poder político em São Paulo.

Inscrita no processo desencadeado em 1820 pelo movimento liberal do Porto, a organização da Junta Provisória de Governo de São Paulo só foi levada a cabo dois meses após a assinatura do Decreto de 24 de abril de 1821, em que os deputados das Cortes Gerais e Extraordinárias e Constituintes declaravam legítimos todos os governos estabelecidos que abraçassem a causa da “regeneração política” da nação portuguesa. Assim que as notícias sobre as determinações das Cortes chegaram à capital paulista, os embates que já vinham se arrastando nos últimos anos entre as autoridades e os grupos que disputavam o controle dos centros decisórios da província acirraram-se ainda mais (Cf. Leme, 2010). De acordo com Delatorre (2003), o conflito que se seguiu exigiu das forças políticas em jogo a composição de um governo que fosse suficientemente capaz de articular os interesses concorrentes dos negociantes, proprietários, arrematantes e militares da província. Finalmente, em 23 de junho de 1821, depois que “povo e tropa” saíram às ruas na cidade de São Paulo reivindicando um novo governo que estivesse em consonância com os “pressupostos do constitucionalismo”, a Junta Provisória paulista foi composta pelos representantes dos diferentes e antagônicos grupos de pressão que na época se enfrentavam, dentre eles João Carlos Augusto de Oeynhausen, último capitão-general de São Paulo, os irmãos José Bonifácio e Martim Francisco de Andrada, além dos negociantes Manuel Rodrigues Jordão e Francisco Ignácio de Souza Queiroz (*Ibidem*, p. 47).

Nesse sentido, ao irromper apenas cinco dias após a formalização do novo governo, o levante do Regimento de Caçadores de Santos colocava à prova a autoridade dos grupos que haviam se articulado em vistas à formação da Junta Provisória. Sem ignorar a importância que os acordos políticos indispensáveis à consolidação do governo provisório assumiam para a consecução dos seus objetivos, Vieira de Carvalho e seus aliados não mediram esforços em tornar pública a adesão ao novo governo. Com efeito, poucos dias depois que a “sedição militar” foi sufocada, Vieira de Carvalho encabeçou a lista de subscritores de uma carta dirigida aos membros do governo provisório em nome do “corpo do comércio” da “pacífica e mansa praça de Santos” (Calixto, 1912, p. 465). No documento, os signatários assinalavam o “fiel juramento” que haviam feito solenemente no Paço do Conselho da vila “às Bases Constitucionais da Nação, às Leis estabelecidas e à plena obediência ao Excelentíssimo Governo Provisório” (*Idem*). No dia 16 de julho, o governo da província encaminhou a Vieira de Carvalho “e mais comerciantes da praça de Santos” um ofício em agradecimento ao apoio dispensado.

Algumas semanas depois, o negociante santista daria novas mostras de sua “às Bases Constitucionais da Nação” ao colocar à disposição dos deputados paulistas recém-eleitos para as Cortes Constituintes de Lisboa uma ajuda de custo de 4\$800 réis diários durante todo o período que permanecessem no reino português (Forjaz, 1924, p. 219). De acordo com a proposta submetida em setembro de 1821 ao governo da província, os subsídios seriam encaminhados “pontualmente” por Vieira de Carvalho à delegação paulista “desde o dia de seu desembarque em Lisboa” por intermédio dos correspondentes da Companhia do Alto

Douro, os irmãos Christovão e Manuel Guerner (Mattos, 2019, p. 211). Após uma rápida avaliação, a Junta Provisória endereçou uma carta ao negociante afirmando que a oferta, “prova não equívoca do seu patriotismo e zelo”, havia sido aceita e que, “oportunamente”, a Administração da Fazenda paulista cuidaria do seu reembolso.

Evidentemente, antes de constituir um gesto “desinteressado” de Vieira de Carvalho e de seus correspondentes da cidade do Porto, o plano de custear toda a deputação paulista assume contornos mais nítidos à medida que se constata que o rearranjo dos laços mercantis que integravam os dois lados do Atlântico figurava dentre os temas mais controvertidos do debate promovido pelas Cortes reunidas em Lisboa (Berbel, 1999, p. 132). Em uma época assinalada pela ampla discussão acerca do futuro das relações políticas e econômicas entre Brasil e Portugal, a iniciativa dos negociantes ligados à Companhia do Alto Douro tinha o claro propósito de influir nas posições assumidas pelos representantes da província de São Paulo durante as sessões de trabalho da Constituinte, particularmente aquelas em que questões sensíveis aos interesses de seus acionistas e administradores pudessem ser afetadas.

Ademais, cumpre assinalar que poucas semanas antes da formalização da proposta de auxílio financeiro apresentada por Vieira de Carvalho, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, integrante do grupo mercantil que se opôs diretamente à manutenção das linhas comerciais diretas entre a Companhia do Alto Douro e o porto santista, foi eleito para compor a delegação paulista (Cf. Forjaz, 1924). Reconhecendo a disposição de subsidiar os deputados como uma astuciosa manobra orquestrada pelos acionistas e administradores da companhia duriense com o intuito de esvaziar a ascendência política dos Antônio Carlos sobre os demais deputados eleitos por São Paulo, os setores ligados à família Andrada mobilizaram-se contra a estratégia de Vieira de Carvalho e de seus associados. Em 22 de setembro, apenas alguns dias depois de o custeamento dos deputados paulistas ter sido aprovado pela maioria dos membros da junta governativa, o vice-presidente José Bonifácio incumbiu-se da tarefa de restituir os valores despendidos pelos irmãos Guerner, a partir do repasse dos vencimentos alusivos às funções que havia exercido no reino português (Cf. Mattos, 2019). Com essa medida, o grupo liderado pelo mais velho dos Andrada pretendia não apenas suplantar os seus adversários vinculados à companhia dos vinhos do Porto, como também cimentar o prestígio e a influência de José Bonifácio e de seus irmãos sobre as decisões políticas e econômicas tomadas pelos deputados paulistas em Lisboa.

Aparentemente, após a intervenção direta do futuro “patriarca da Independência”, a questão do financiamento dos deputados paulistas foi dada por encerrada pelo governo da província, sugerindo, assim, o malogro da estratégia encampada pelos negociantes ligados à Companhia do Alto Douro. De outra parte, nos meses seguintes, a disputa entre os principais membros do governo da província precipitou o esfacelamento da junta governativa paulista em maio de 1822, quando o movimento conhecido como “bernarda de Francisco Ignácio” foi deflagrado.

De acordo com as pesquisas empreendidas por Bittencourt (2006) acerca das alianças firmadas momentos antes da proclamação da Independência entre o príncipe D. Pedro e

grupos enraizados no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, o chamado movimento “bernardista” estava diretamente associado ao recrudescimento da luta que os diferentes setores da sociedade paulista travavam na época pela hegemonia política e econômica da província. Em um dos lados do conflito estava o grupo liderado pelos irmãos Andrada, os quais, conforme mencionamos linhas atrás, eram ligados desde fins do setecentos a poderosos negociantes radicados no Rio de Janeiro, incluindo a Brás Carneiro Leão. Por seu turno, o grupo que se opunha aos irmãos Andrada era formado, em sua grande maioria, por negociantes que preservavam estreitas relações comerciais com o reino português, dentre os quais se notabilizava o coronel de milícias Francisco Ignácio de Souza Queiróz.

No dia 23 de maio de 1822, depois que duas portarias determinando a retirada imediata do presidente João Carlos Oeynhausen e do ouvidor José da Costa Carvalho para o Rio de Janeiro chegaram ao conhecimento da junta governativa paulista, um movimento de “povo e tropas” liderado por Francisco Ignácio destituiu Martim Francisco do cargo que ocupava no governo da província (Cf. Bittencourt, 2006). Em pouco tempo, as notícias sobre a recomposição da junta paulista chegaram à Corte, onde, desde o mês de janeiro daquele ano, José Bonifácio ocupava o lugar de ministro e conselheiro do príncipe D. Pedro.³¹ A partir de então, a ação conduzida por Francisco Ignácio e seus aliados passou a ser designada por seus opositores como um movimento “faccioso” contrário à “causa do Brasil” e ao governo de D. Pedro no Rio de Janeiro (Delatorre, 2003, p. 167).

De acordo com Bittencourt (2006), as alegações acerca dos vínculos entre Francisco Ignácio e o movimento das Cortes portuguesas que circulavam no Rio de Janeiro à época em que a província permaneceu “conflagrada” decorriam dos laços comerciais que o negociante mantinha com a região duriense e com a Companhia do Alto Douro. Para seus detratores, os contatos regulares que Francisco Ignácio conservava com os correspondentes das praças de Lisboa e do Porto eram mais do que suficientes para associá-lo às forças políticas estabelecidas em Portugal. Contudo, antes de configurar um movimento orientado pelos ideais “constitucionalistas” das Cortes lisboetas, a “bernarda” de Francisco Ignácio expressava o descontentamento de determinados setores em relação ao projeto separatista que se fortalecia cada vez mais no Rio de Janeiro. Conforme a autora, o possível rompimento entre Brasil e Portugal implicaria grandes prejuízos para aqueles negociantes diretamente envolvidos nas redes mercantis que ligavam a província paulista ao Reino europeu, os quais, ao perderem seus contatos com os correspondentes estabelecidos em Lisboa e Porto, seriam impelidos a disputar o competitivo mercado da Corte (Delatorre, 2003, p. 331).

O nexos entre o movimento “bernardista” e a ação de importantes homens de negócio intimamente vinculados à exploração das rotas atlânticas estabelecidas entre o porto de Santos e o reino de Portugal reforça-se ainda mais quando examinamos a correspondência que

31 Ofício que participa a demissão dada a Francisco José Vieira de Ministro do Reino e Estrangeiros e a nomeação de José Bonifácio de Andrada. 17 jan. 1822. (APESP, 1902, v. 36, p. 151).

José Bonifácio enviou ao príncipe D. Pedro na ocasião em que ele se preparava para partir para a vila santista, em 5 de setembro de 1822. Em um dos trechos da carta, o ministro alertava que em Santos havia:

um grande partido a favor das Cortes de Portugal e contra V. A. R. que de mãos dadas com os bicudos de São Paulo pediram tropas de Lisboa para Santos, São Sebastião e Paranaguá, oferecendo uma contribuição voluntária para as despesas da Expedição entram neste infernal conluio além de todos os Bernardistas e infames de São Paulo [...], o Coronel Vieira e todos os mais mercadores e negociantes da mesma Praça. Com as tropas que esperam propõem se recrutar na Província à custa da Companhia dos vinhos e Comércio do Porto (Taunay, 1927, p. 70. Grifos nossos).

Assim como acontecera com os demais líderes da “bernarda”, a vinculação entre Vieira de Carvalho e a Companhia do Alto Douro foi habilmente manipulada por José Bonifácio e seus aliados com o propósito de desgastar politicamente os grupos de pressão que não coadunavam com as medidas tomadas no Rio de Janeiro que “pudessem prejudicar suas atividades de comércio interoceânico” (Bittencourt, 2006, p. 350). Nesse sentido, ao acusar Vieira de Carvalho de ser adepto do “conluio infernal” do qual faziam parte os “bernardistas de São Paulo”, José Bonifácio procurava desestabilizar os nexos mantidos entre os negociantes da vila de Santos e da barra duriense, os quais, conforme sublinhamos, foram desde a sua implantação, nos primeiros anos do século XIX, objeto de disputa e de confrontos entre os interesses radicados em São Paulo, Rio de Janeiro e Portugal.

Na noite do dia 5 de setembro, com a carta de José Bonifácio em mãos, o príncipe regente e sua comitiva deslocaram-se da capital paulista rumo a Santos. Ainda hoje, a visita à vila litorânea permanece como um dos episódios menos conhecidos da viagem que D. Pedro empreendeu pela província de São Paulo entre os meses de agosto e setembro de 1822. Em sua clássica obra, Alberto Sousa (1922) se referia à “excursão de Santos” como a “parte mais lacunosa que existe na narração da visita de D. Pedro à nossa província”. Em que pese a “omissão dos cronistas” e dos “escassíssimos documentos” existentes sobre a visita do príncipe regente, Sousa (1922, p. 626) destaca que, além do “desejo de conhecer e cumprimentar a respeitável família dos Andrada”, D. Pedro reconhecia a “necessidade de verificar pessoalmente o estado das fortificações e as condições de defesa de Santos”. De fato, conforme indicações de Francisco Martins dos Santos (1986), o príncipe regente inspecionou o Arsenal, bem como alguns dos destacamentos responsáveis pelas fortificações da vila, dentre elas os fortes de Nossa Senhora do Monte Serrate e de Vera Cruz de Itapema, ambos comandados por Vieira de Carvalho na ocasião.

Muito provavelmente, a advertência que José Bonifácio havia feito sobre o recrutamento financiado pela Companhia do Alto Douro de tropas favoráveis às Cortes de Lisboa pesou na decisão de D. Pedro de examinar pessoalmente as instalações militares

subordinadas ao negociante. Nesse sentido, a despeito de as alegações do ministro contrárias a Vieira de Carvalho e à Companhia do Alto Douro terem ou não algum fundamento, o encontro do príncipe regente com alguns dos mais ricos integrantes da comunidade mercantil santista foi decisivo para que sua autoridade fosse assegurada a partir do apoio daquela importante praça do Centro-Sul brasileiro.

Considerações finais

Embora rápida, a passagem do príncipe regente por Santos foi imprescindível para a consolidação da base de sustentação do seu governo. Logo após vistoriar as fortalezas, D. Pedro seguiu pelas ruas da vila de Santos acompanhado por um cortejo formado por camaristas, membros do clero e “comandantes das milícias locais e distintos cidadãos” até a igreja matriz, onde foi celebrado um *Te Deum* (Sousa, 1922, p. 629). No dia seguinte, em 6 de setembro, foi concedida audiência pública e solene beija-mão às principais autoridades da vila, entre elas o próprio Vieira de Carvalho. Assim, depois de asseverar publicamente a sua adesão ao príncipe regente, o negociante continuou a exercer a função de administrador da Companhia do Alto Douro em Santos até outubro de 1822, quando, por determinação do governo imperial, a correspondência comercial entre o porto paulista e a barra do Douro foi completamente interrompida (Cf. Sousa; Pereira, 2008). Pouco mais de um ano, Vieira de Carvalho faleceu e foi sepultado com uma flor verde e dourada no braço esquerdo, com a legenda “independência ou morte”, insígnia que deveria ser utilizada exclusivamente por “todo português e europeu ou brasileiro, que abraçasse o sistema político do Brasil, e estivesse pronto a defendê-lo” (Silva Sobrinho, 1953, p. 63).

Nas semanas que se seguiram à proclamação da Independência, a Junta da Fazenda de São Paulo confiscou 22:900\$000 réis em propriedades, ações e mercadorias pertencentes à Companhia do Alto Douro. Em 1825, após a assinatura de diversos tratados bilaterais entre Portugal e Brasil, parte desse valor foi finalmente devolvido aos acionistas da companhia duriense (Cf. Sousa, Pereira, 2008). Embora os laços mercantis entre a Companhia e os negociantes radicados em Santos tenham sido dissolvidos menos de duas décadas após a decisão do governador Franca e Horta em 1803, as tensões e disputas suscitadas revelam aspectos fundamentais para a apreensão do complexo quadro de interesses que então concorriam em torno do comércio marítimo paulista. Ao analisarmos a trajetória de Vieira de Carvalho e dos demais personagens envolvidos, é possível averiguar que as reações esboçadas contra o fortalecimento do comércio entre a barra do Douro e Santos expressavam a insatisfação de determinados grupos empenhados em preservar a primazia do porto do Rio de Janeiro enquanto entreposto comercial responsável pela redistribuição de artigos coloniais, escravos e manufaturas em toda a região Centro-Sul da América portuguesa.

Nessa perspectiva, a presença de proeminentes negociantes entre aqueles que se opunham às restrições impostas à navegação de cabotagem em São Paulo atesta a

importância que esse ramo mercantil assumia junto às demais atividades lucrativas que compreendiam a economia colonial. De outra parte, a partir da análise apresentada, Vieira de Carvalho se sobressai enquanto representante de um seletivo grupo de negociantes de origem portuguesa e radicados em São Paulo interessados no pronto acesso às mercadorias demandadas pelos agentes estabelecidos na cidade do Porto, mesmo que, com isso, a navegação de cabotagem paulista fosse preterida.

Referências

Legislação

Collecção das Leis do Brazil de 1821. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

Fontes Impressas

Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

APESP. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: Cardozo Filho, v. 1, 1913; Typ. do Diário Oficial, v. 36, 1902; Cardozo Filho, v. 44, 1915; IHGSP, vol. 55, 1937; Ed. Unesp, v. 94, 1990.

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

AHU, ACL, CU, Brasil, São Paulo, Brasil, São Paulo, 23, cx. 19, doc. 947 (anexo). São Paulo, 15 fev. 1803; cx. 20, doc. 980. São Paulo, 26 jun. 1803; cx. 30, doc. 1322 (anexo). Lisboa, 27 out. 1806.

Fundação Biblioteca Nacional (FBN)

Requerimento encaminhado por Manuel Guerner ao Ministério do Império, solicitando a mercê do foro de fidalgo cavaleiro da Casa Real; e uma comenda da Ordem de Cristo. [s/d]. Coleção Documentos Biográficos, C-0766, 033, nº 003.

Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

APESP. Militares, governadores da praça de Santos (1722-1819). Cx. 18, ordem 248; Cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822). Cx. 61, ordem 419,

doc. 12, livro 166; Cartas régias e provisões. Avisos do Ministério da Marinha, Cartas Régias e Provisões (1611-1822). Cx. 61, ordem 419, doc. 12B, livro 166; Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações. Cx. 79, ordem 248; Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1818-1819). Cx. 79, ordem 321; Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações. Cx. 79, ordem 321; Passaportes, requerimentos, entradas e saídas de embarcações (1820-1821). Cx. 79A, ordem 322.

Bibliografia

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

BITTENCOURT, Vera L. N. *De alteza real a imperador: o governo do Príncipe D. Pedro, de abril de 1821 a outubro de 1822*. 2006. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo, 2006.

CALIXTO, Benedicto. Dois documentos sobre a sedição militar ou “levante” do 1º Batalhão de Caçadores da Praça de Santos, em 1821. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, v. 17, p. 465-466, 1912.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. 2012. Tese (Doutorado em História Econômica) - Universidade de São Paulo, 2013.

DELATORRE, Aparecida V. *São Paulo à época da independência: contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*. 2003. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, 2003.

FALCON, Francisco J. C. A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro no contexto das práticas mercantilistas e ilustradas da época pombalina. *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 39-49, set. 2008.

FORJAZ, Djalma. *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778-1859)*. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1924.

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

GORENSTEIN, Riva. Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830. In: MARTINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. (Orgs.). *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, 1993.

GOUVÊA, Maria de F. S. As bases institucionais da construção da unidade. In: JANCSÓ, I. (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005.

LEME, Marisa S. A construção do poder de governo na província de São Paulo e o Estado em formação no Brasil independente: entre a Revolução do Porto e a outorga constitucional. In: ODALIA, N.; CALDEIRA, J. R. de C. (Orgs.). *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista*. São Paulo: Ed. Unesp, 2010.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, 1993.

MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo*. São Paulo: Martins, 1952.

MATTOS, Renato de. Redes de negócios e laços familiares: a atuação mercantil da família Andrada às vésperas da Independência do Brasil. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 35, p. 1-17, 2022.

MATTOS, Renato de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à independência (1808-1822)*. São Paulo: Intermeios; Fapesp, 2019.

MATTOS, Renato de. Problematizando a “decadência- paulista”: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808). *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, v. 6, p. 126-148, 2014.

MATTOS, Renato de. *Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788/1808)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, 2009.

MEDICCI, Ana P. Administrando conflitos: *o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. 2010. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo, 2010.

MOURA, Denise. Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808-1822). *Tempo*, Niterói (RJ), v. 17, p. 95-116, 2013.

NICOLETTE, Carlos. E. *À luz do ouro branco: lavoura canvieira paulista e a montagem do parque açucareiro de Campinas (c. 1790-1818)*. 2022. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade de São Paulo, 2022.

OLIVEIRA, Gilvan Leite de. *A todo pano. Contribuição para o estudo do processo de consolidação do Porto*

de Santos como via marítima da Capitania de São Paulo, 1788-1822. 2016. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Universidade de São Paulo, 2016.

OLIVEIRA, José Joaquim Machado d'. *Quadro histórico da Província de São Paulo*. Ed. fac-similar. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

REIS, Maria Cecília B. N. Rodrigues. *O porto e a segunda metade do século XVIII. A Companhia Geral da agricultura das vinhas do Alto Douro e os negócios do vinho*. 2013. Tese (Doutoramento em História) - Universidade do Porto, 2013.

SANTOS, Francisco M. dos. *História de Santos*. São Vicente: Caudex, 1986.

SCHNEIDER, Susan. *O Marquês de Pombal e o vinho do Porto: dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980.

SILVA SOBRINHO, José da C. e. *Santos noutros tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.

SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922.

SOUSA, Fernando de. O Brasil e a Companhia do Alto Douro (1756-1825). *Revista População e Sociedade*, Porto, n. 16, p. 265-278, set. 2008.

SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. *O Brasil, o Douro e a Real Companhia Velha (1756/1834)*. Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade, 2008.

TAUNAY, Afonso d'Escragno. Cartas de D. Pedro, príncipe regente, a José Bonifácio e deste ao príncipe, durante a jornada a S. Paulo, agosto a setembro de 1822. *Annaes do Museu Paulista*, São Paulo, t. 3, p. 68-70, 1927.