

# **AÇÚCAR: UMA MERCADORIA NO CIRCUITO MERCANTIL LUSO-BRASILEIRO-PLATINO (1798-1821)**

*Denise Aparecida Soares de Moura<sup>1</sup>*

O açúcar produzido na capitania de São Paulo embora focalizado pela historiografia paulista como um produto essencialmente ligado ao comércio transatlântico na realidade também era comercializado nas províncias do Rio da Prata por negociantes estrangeiros, predominantemente hispânicos, pelo menos até 1812. Depois deste período o negócio prosseguiu, mas a natureza da documentação utilizada não permitiu mais comprovar se este grupo permaneceu neste tipo de negócio.

Este artigo, contudo, traz alguns avanços sobre o assunto, na medida em que apresenta algumas conclusões sobre o comércio luso-brasileiro-platino nas duas décadas que antecederam a formalização da separação política entre Portugal e Brasil. Na historiografia brasileira é mais comum a problematização das relações comerciais luso-platinas no século XVII, como comentarei mais adiante. Por outro lado este artigo também em certa medida avança ao identificar o status de mercadoria intercontinental do açúcar produzido na capitania de São Paulo.

As conclusões que serão apresentadas neste texto foram alcançadas através de três tipos de fontes: a correspondência de governadores da capitania de São Paulo publicada na coleção dos Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo, disponível *onlineno* sítio eletrônico da Biblioteca Digital da Universidade Estadual Paulista; os Mapas de Importação e Exportação do Porto de Santos, do Fundo Real da Junta de Comércio, mantidos pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e o Livro de Buques do porto de Montevidéu, conservado no Archivo General de La Nación.

O artigo está dividido em três partes: fatores que fomentaram a livre negociação do açúcar produzido em São Paulo, inclusive para negociantes de nações estrangeiras antes mesmo da abertura dos portos do Brasil às nações amigas, em 1808; a presença desta mercadoria no porto de Montevidéu, conforme demonstrado em seu Livro de Buques, antes de 1808; a consolidação do sistema luso-brasileiro-platino do açúcar após esta data e algumas de suas características sociais e de funcionamento.

## **O açúcar de São Paulo na historiografia**

Na historiografia paulista o açúcar produzido na capitania de São Paulo, no século XVIII, foi tratado como uma mercadoria do comércio transatlântico via porto do Rio de Janeiro. Em obra incontornável para o tratamento deste assunto

---

<sup>1</sup> Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Docente da Faculdade de História da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus de Franca. E-Mail: <dmsoa1@yahoo.com.br>.

na história do Brasil, Maria Thereza Schorer Petrone considerou que o governador D. Luís de Souza Botelho Mourão (1765-1775), o Morgado de Mateus, em 1765, quando assumiu o governo da capitania, iniciou uma política de fomento à produção deste gênero de consumo. Mas foi apenas em 1802, com o governador Antonio Manoel de Melo Castro e Mendonça (1797-1802), que a lavoura canavieira paulista alcançou consolidação e status de economia de exportação.

Posteriormente, José Jobson Arruda, prosseguindo nesta linha de abordagem, mostrou com dados das balanças de comércio que o “açúcar branco” foi o carro chefe das exportações do porto de Santos para o Rio de Janeiro, considerado por ele como o principal escoadouro do produto paulista para o mercado externo. Mais recentemente Vera Ferlini, em artigo que reflete sobre as especificidades do padrão produtivo e configuração social da lavoura canavieira da capitania de São Paulo em relação às das capitanias do norte e do Rio de Janeiro reforçou esta linha de raciocínio. Segundo ela “a passagem de São Paulo de centro periférico de exploração do sertão para uma unidade integrada diretamente ao mercado exportador seria o desafio imposto aos governadores e à população da capitania”<sup>2</sup>.

Este modelo de interpretação que enfatiza a imagem do açúcar de São Paulo como produto de exportação responsável pela projeção política e econômica da região está escorado em modelo de abordagem específico da história do Brasil-colônia e possui ressonância em dissertações recentes<sup>3</sup>.

Como comprovadamente o número de embarcações entre Lisboa e o porto de Santos era reduzido, o argumento de alguns autores para sustentar a tese da agroexportação do açúcar de São Paulo foi o de que o porto de Santos era fortemente vinculado à praça do Rio de Janeiro. Maximiliano Max Menz, com dados reunidos nas balanças de comércio confeccionadas pela Junta de Comércio, entre os anos de 1810 e 1818 conclui que as exportações de Santos para o Rio de Janeiro eram “menos variadas ocorrendo um domínio total do açúcar”<sup>4</sup>.

Mesmo alguns autores com linha de abordagem voltada para a compreensão do mercado interno, como Larissa Brown também chegaram a esta mesma conclusão. Embora reconhecendo a orientação costeira do comércio de São Paulo e sugerindo a diversificação de sua atividade produtiva, a autora conclui que o açúcar de São Paulo era exportado para o Rio de Janeiro para ser negociado no comércio transatlântico. Por outro lado, o estudo de Larissa Brow termina por ver São Paulo

<sup>2</sup> PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio* (1765-1888). São Paulo: DIFEL, 1968, p. 15. ARRUDA, José Jobson de. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 360. FERLINI, Vera Lúcia do Amaral. “Uma capitania de novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822)”. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, nova série, v. 17, n. 2., jul./dez. 2009, p. 247.

<sup>3</sup> PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Editora Martins, 1942. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e a crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1979. SERRATH, Pablo Oller Mont. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007. LEITE, Lorena. *Déspota, tirano e arbitrário: o governo de Martim Lopes de Saldanha na capitania de São Paulo (1775-1782)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

<sup>4</sup> MEINZ, Maximiliano M. “Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818)”. *Revista de História*, São Paulo, n. 154, 2006, p. 258.

como uma mera *hinterland* do Rio de Janeiro. De fato o número de embarcações – sumacas ou bergantins – que saíam de Santos para o Rio de Janeiro era muito superior em relação à outros pontos da costa do Brasil. Mas quando a metodologia utilizada para medir este comércio é a da quantidade de cada mercadoria transportada, ao invés da quantidade de embarcações, os resultados são diferentes e obrigam a uma postura mais ponderada em relação a esta ideia<sup>5</sup>.

A noção de uma produção para o mercado interno na economia paulista, inclusive para o caso do açúcar, foi sugerida por João Fragoso<sup>6</sup>, em obra que ampliou empiricamente reflexões feitas pelo historiador José Roberto do Amaral Lapa. As conclusões que serão discutidas adiante em grande medida estão escoradas nas concepções destes autores. Para José Roberto do Amaral Lapa em especial, o entendimento de como o sistema colonial funcionava, mesmo em sua fase final, exige que seja levado em consideração todas as variações dos seus circuitos comerciais. Ao trazer algumas conclusões sobre o negócio luso-brasileiro-platino do açúcar eu estou considerando, pelo menos para certo momento do recorte cronológico deste artigo, as relações mercantis das “colônias-colônias de diversas metrópoles”, ou que para uma historiografia mais recente significam as relações transimperiais, que conectaram partes da América hispânica e da América portuguesa em relações de trocas mercantis. O caso da prata e da escravidão é exemplar neste sentido, como já demonstrou um historiador uruguaio<sup>7</sup>.

O processo de dissolução dos regimes coloniais da época moderna no Atlântico sul foi caracterizado por algumas circunstâncias históricas que estimularam o desenvolvimento dos circuitos mercantis intracontinentais. Dentre estas circunstâncias estão a ampliação do interesse comercial das várias nações europeias ocidentais pelos recursos naturais e oportunidades de mercado da região. Os Impérios ibéricos, por exemplo, que faziam fronteira no território da América do sul ampliaram seus efetivos de tropas militares. Ao mesmo tempo o fluxo humano forçado da África e espontâneo da Europa, bem como a própria expansão demográfica de partes da América portuguesa, por exemplo, ampliaram a demanda por gêneros de consumo e redirecionaram o movimento de alguns produtos até então de caráter predominantemente mercantil transatlântico.

### **Uma costa quase sem embaraços régios**

O açúcar produzido na capitania de São Paulo desde a década de 1790 era uma mercadoria de abastecimento pelo menos do porto de Montevideu antes mesmo da publicação do decreto de abertura dos portos do Brasil às nações amigas em 1808.

---

<sup>5</sup> BROWN, Larissa Virginia. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822*. Dissertation (History PhD). University of Virginia. Charlottesville, 1986, p. 311-319; MOURA, Denise. “Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808-1822)”. *Tempo*, Niterói, vol. 17, n. 34, jan./jun. 2013, p. 95-116.

<sup>6</sup> LAPA, José R. do Amaral. *O sistema colonial*. São Paulo: Ática, 1991, p. 69-74. FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

<sup>7</sup> BORUCKI, Alex. “The slave trade to the Río de la Plata; trans-imperial networks and Atlantic Warfare, 1777-1812”. *Colonial Latin American Review*, n. 20, abr. 2011, p. 81-107.

O porto de Santos, principal porta de saída da capitania para o atlântico, embora possuísse alfândega desde 1550 era minimamente controlado pelas autoridades régias, algo que favorecia a presença de embarcações e negociantes estrangeiros em seu cais.

Os escritos dos governadores da capitania de São Paulo sugerem que não havia uma cobrança oficial sistemática da prestação de contas da movimentação mercantil nos portos menores e periféricos da costa da região. Nos portos menores do litoral do Brasil, portanto, não surtiu tanto efeito a modernização do sistema tributário português, levado a cabo principalmente a partir do ministério de Pombal, quando houve a criação de um órgão centralizador da receita e despesa da Coroa, situado no Reino e foram instaladas as Juntas da Fazenda em cada capitania.

A extensão da área costeira do território obrigou a Coroa portuguesa a um tipo de comportamento político-administrativo que levou à concentração de esforços oficiais em determinadas áreas, em detrimento de outras. Órgãos de controle como as Mesas de Inspeção, por exemplo, foram instaladas apenas nos portos principais, como Rio de Janeiro e Salvador.

São Sebastião, uma das mais estratégicas vilas marítimas da costa de São Paulo, geograficamente próxima do Rio de Janeiro e canal de ligação com as principais vilas produtoras de açúcar do norte da capitania, não possuía alfândega em 1810 ou livro de pauta de direitos e as mercadorias pagavam apenas direitos de entrada e não de saída<sup>8</sup>. Vila Bela da Princesa, criada em 1806, uma ilha estrategicamente posicionada na costa norte da capitania de São Paulo, também não possuía alfândega e o juiz ordinário ou o capitão-mor à rigor deveriam cumprir a função de um funcionário portuário.

Em 1807, o capitão-mor desta vila autorizou um bergantim inglês a ser carregado com açúcar, despertando a ira do governador Franca e Horta mais por uma questão hierárquica do que por defesa de princípios de monopólios. Segundo este governador,

*nemdirécta, nem indirectamente se pode fazer com Estrangeiros negócio algum de compra e venda; e se há cazo em que possa ter lugar a permissão de levarem este ou aquelle efeito, não são os capitães Mores e sim os Generaes ou Governadores a quem compete decidi-lo, regulando-se pelas ordens que tem de S. A e por outros pontos de politica que há entre humas e outras Nações.*<sup>9</sup>

Um dos governadores da Capitania de São Paulo que mais se interessou por

<sup>8</sup> Arquivo do Estado de São Paulo. Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 15, doc. 1-15-2, 1810 e 1-15-3, 1810. Cf. também: GARRIDO, Felipe de Moura. *Produção, comércio e tensões nas vilas do norte da capitania de São Paulo (1788-1808)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Paulista Júlio de Mesquita Filho. Franca, 2012.

<sup>9</sup> OFÍCIO do governador AntonioJoze da Franca e Horta Pa o cap. Mor da Villa Bella da Princeza [sobre o comércio com o exterior e o contrabando verificado] (1807). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. 57, 1937, p. 165-166.

levantar informações sobre o estado econômico da capitania, Antonio Melo Castro e Mendonça, não conseguiu implantar um sistema regular de confecção de mapas de importação e exportação nos portos do litoral de São Paulo<sup>10</sup>. Apenas em época muito avançada no século XIX há registros na correspondência de governadores da capitania solicitando maior rigor dos juizes de alfândega em relação ao comércio portuário. Em 1819 o governador João Carlos Augusto D'Oeynhausen, em ofício, cobrou do juiz da alfândega de Santos que remetesse “sem perda de tempo os mapas de importação e exportação [...]dos anos de 1817 e 1818”.

A resposta dada pelo juiz da alfândega ao governador D'Oeynhausen mostra o quanto os portos menores tinham uma tradição de quase autogerenciamento. Disse o juiz que em 16 de abril de 1809, o Tribunal da Real Junta de Comércio do Rio de Janeiro, já lhe havia encarregado “a fortuna dos referidos mapas” e “nenhum dos Excelentíssimos senhores governadores e capitães gerais” da capitania havia-lhe exigido tais mapas, à exceção do Conde de Palma (D. Francisco de Assis Mascarenhas), que ainda assim, segundo o juiz não lhe impôs “obrigação alguma de fazer semelhante remessa da ordem” que na ocasião ele recebia d'Oeynhausen<sup>11</sup>.

Em virtude disto a constatação da movimentação do açúcar de São Paulo em direção ao Rio da Prata e em período anterior a 1808 pode ser documentada apenas qualitativamente, através dos escritos de governadores ou dos registros portuários de Montevideu e Buenos Aires. Neste sentido, para a investigação dos portos menores e periféricos da América portuguesa são necessárias metodologias específicas. A correspondência dos governadores da capitania de São Paulo traz uma série de indícios de fatores que contribuíram para o negócio interno e intra-continental do açúcar produzido na capitania de São Paulo.

A década de 1790, conforme mostrou Maria Theresa Schorer Petrone, foi de expansão dos engenhos e da produção do açúcar produzido em São Paulo. Em alguns intervalos desta década ocorreram altas safras do produto, o que levou os próprios governadores a permitirem sua livre negociação. Na medida em que apenas de um a dois navios em direitura para Lisboa atracavam anualmente no porto de Santos<sup>12</sup>, em alguns intervalos desta década, os governadores se viram obrigados a permitir o comércio interno do açúcar, inclusive quando realizado com embarcações estrangeiras.

Em 1798 o governador Antonio Manoel de Melo Castro e Mendonça concedeu uma licença a “todos os commerciantes, e carregadores” para que “pudessem mandar a qualquer *dos Portos da nossa America*, a quarta parte dos assucares q. mostrarem ter embarcado do Porto de Santos em direitura pa. Lisboa”. Esta medida foi adotada para atender a “abundante çafra de Assucar” que fazia com que não houvesse falta de carga para os navios que seguiam para Lisboa.

No mesmo ano o governador reforçou:

*como[...] não há no porto de Santos, embarcação alguma*

<sup>10</sup> PETRONE, *A lavoura canavieira...*, p. 138.

<sup>11</sup> Arquivo do Estado de São Paulo. Alfândega – almoxarifado 1722-1822, Santos, C00227, maço 1, pasta 21, doc. 1-21-3, 1819.

<sup>12</sup> MOURA, “Entre o atlântico e a costa...”.



*para a Europa, e os Negociantes, e Lavradores não devem ter estagnados os seus efeitos. Ordeno a vmce. deixe exportar para qualquer dos nossos Portos da América metade das safras dos seus Assucares e colheitas de outros gêneros que tiverem, mostrando eles ficar-lhe uma igual porção para carregar nos navios que se esperão de Lisboa no dito Porto de Santos.*<sup>13</sup>

O que chama atenção nestes escritos é a permissão oficial que deixava margem para que a negociação do açúcar de São Paulo pudesse ocorrer para além dos limites geográficos do território do Brasil. De fato, como será visto adiante, nos livros de entradas e saídas de buques do porto de Montevideu há registros de entradas de açúcar anteriores a 1808. Estes dados podem ser explicados por permissões deixadas pelos próprios decretos dos governadores. Como autoridades presentes na colônia eles tinham percepção das conjunturas de alta das safras do produto e ao mesmo tempo viviam a realidade de atender também aos interesses dos produtores e negociantes locais, que demandavam maior liberdade de negociação.

Em 1803 o governador Antonio José da Franca e Horta (1802-1811) enviou instruções para as câmaras das vilas da Marinha da capitania de São Paulo reforçando a prioridade do comércio com Lisboa, mas permitindo liberdade de comércio para o açúcar em virtude do excesso de sua produção.

Dois anos depois o mesmo governador, em ofício ao comandante da vila de Santos, emitia ordem de mesmo teor, dizendo que tendo conhecimento de que

*[...] nesta villa [Santos], como nos engenhos de Serra acima se acha ainda em ser uma grande porção de assucar de çafra passada para se conduzir, e que a quantidade deste gênero é muito abundante ao que podem transportar os três navios que ainda este ano ahi se esperão a carregar para Portugal, ordeno pr. tanto a V. Sa: permita que as embarcações das outras capitancias possam carregar mais uma terça parte do valor de sua importação.*<sup>14</sup>

Segundo Maria Theresa Schorer Petrone o ano de 1802, quando o governador Antonio Manuel deMello Castro e Mendonça estava à frente do governo da capitania, significou a consolidação da lavoura canavieira na região<sup>15</sup>. O nível de consolidação atingido por esta lavoura, com intervalos de altas safras, fez com que ela atingisse também o mercado interno e das províncias do Rio da Prata.

<sup>13</sup> OFÍCIO do capitão general Antonio Manoel de Melo Castro e Mendonça para o juiz de fora da vila de Santos (1798). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo, Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1963, v. 87, p. 72; OFÍCIO do capitão general Antonio Manoel de Melo Castro e Mendonça para o capitão comandante de São Sebastião (1798). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo, Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 87, 1963, p. 132.

<sup>14</sup> OFÍCIO de Antonio José da Franca e Horta para o comandante da Praça de Santos [sobre a exportação do açúcar] (1805). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. 56, p. 182.

<sup>15</sup> PETRONE, *A lavoura canavieira...*, p. 15.

Não foi rara a emissão de portarias com este tipo de autorização. Quando a safra diminuía ou havia um aumento da demanda de Lisboa, documentos como estes eram suspensos. Assim ocorreu em 1804, quando o capitão-mor da vila de Ubatuba foi informado de que tal permissão não teria lugar naquele ano. Porém assim que fosse completada “a carga dos navios que tem de vir ao porto de Santos” seria permitida “em benefício dos negociantes, a exportação do excedente para outras capitanias da América”. Segundo o ofício as vilas de Santos e São Sebastião tinham recebido a mesma notificação<sup>16</sup>.

A oficialização da abertura dos portos do Brasil para comércio livre com as nações amigas foi antecedida, portanto, por uma política de portarias, ou seja, permissões oficiais para livre comércio, diante do aumento das safras e das demandas de negociantes representados pelo capitão mor ou pelas câmaras das vilas marítimas da capitania de São Paulo, responsáveis por receber as autorizações e suspensões da liberdade de comércio emitidas pelo governador da capitania. Chama atenção também, no texto acima, o alcance territorial largo deixado pelo governador aos negociantes, ou seja, eles poderiam negociar na América.

O governador também via no fomento ao comércio interno do açúcar uma maneira dos negociantes de São Paulo saldarem seus débitos com os negociantes do Rio de Janeiro. Conforme suas palavras:

*[...] ficando unicamente livre a exportação do assucar por ser superabundante este gênero nesta capitania, e só aplicável à carga de porão, e com ele o de maior quantidade e valor satisfazerem os Negociantes desta capitania seus débitos aos do Rio de Janeiro.*<sup>17</sup>

Nesta mesma época as câmaras de Paranaguá, Antonina e Iguape receberam ofício do governador com o mesmo teor, ou seja,

*deixando livre o assucar, como o Artigo mais essencial (...) maiormente ficando livre aos lavradores o exportarem por sua conta e risco os fructos que realmente colherem de suas lavouras”, pois esta era uma maneira de alcançar numerário para “pagamento de suas dívidas no Rio.*<sup>18</sup>

Por outro lado, a administração pública na colônia tinha tal nível de dependência dos serviços dos colonos, que as autoridades régias foram obrigadas a governar

---

<sup>16</sup> AO CAPITÃO mor da vila de Ubatuba [sobre a exportação do açúcar e do arroz] (Do secret.) (1804). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. 55, 1937, p. 309-310.

<sup>17</sup> OFÍCIO do governador Franca e Horta para as câmaras da Marinha [enviando instruções sobre o comércio exterior e de cabotagem] (De S. Exa). (1803). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. 55, 1937, p. 105-107.

<sup>18</sup> OFÍCIO de AntonioJozé da Franca e Horta para a Camara da vila de Paranaguá [sobre o comércio exterior da capitania] (De S. Exa) (1803). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo, Edição do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1937, p. 174-176.

fazendo concessões<sup>19</sup>. Este foi um dos fatores que também contribuiu para o desenvolvimento do comércio interno e intracontinental do açúcar. Diferentemente das colônias da América britânica, que possuíam estruturas de governo local específicas para a administração pública das áreas rurais<sup>20</sup>, na América portuguesa o alcance da autoridade de administração das câmaras não passava de 6 léguas de distância do rossió.

Com isto, vastas áreas ao interior ou entre uma vila e outra estiveram sob a responsabilidade de produtores e negociantes. Muitas vezes, em troca da construção ou recuperação de caminhos eles conquistaram direitos de livre comércio de seus produtos mesmo antes da abertura dos portos. O desenvolvimento do mercado interno do açúcar de São Paulo foi favorecido por este tipo de situação que diz respeito à lógica do governo local na América portuguesa.

Em 1806 os produtores e negociantes da vila de São Sebastião conseguiram o direito de embarcar seu açúcar para onde bem entendessem. Eles se comprometeram a “fazer todo o beneficio preciso na estrada q’segue de Caraguatatuba para a serra a cima, desde beira mar te a extrema do Destricto de S. Sebastião”. Em agradecimento por este trabalho o governador Franca e Horta assim se manifestou: “com toda a satisfação aceito a oferta do seu patriotismo, em reconhecimento do que lhes concederá V. Mce. plena liberdade de poderem embarcar o Assucar das suas Safras, *para donde bem lhes parecer...*”.

Diante de escritos como estes não se pode dizer que o comércio interno e intracontinental do açúcar produzido em São Paulo ocorria em virtude meramente do atendimento à demanda de Lisboa pelo produto ou devido ao excesso de safra. Outras motivações, como a retribuição pelos serviços prestados pelos colonos poderiam levar a permissões conjunturais do negócio do açúcar com outras regiões do continente. O documento do governador, como pode ser notado, não impôs nenhum tipo de restrição regional para a realização destas negociações.

Por outro lado e conforme os dados que serão mostrados abaixo sobre as entradas de açúcar provenientes de São Paulo no porto de Montevideú esta autorização dada por Franca e Horta não pode ser interpretada apenas do ponto de vista da clássica questão das tentativas dos governadores de São Paulo de tornar o porto de Santos única saída das exportações.

O governador nem sequer menciona o porto de Santos. Mas oferece uma autorização de liberdade do comércio do açúcar, reforçando ainda que

*[...] podendo segurar ultimamente a esses homens que se agora lhes faculto somente a exportação de seus assucares,*

---

<sup>19</sup> É vasta a produção bibliográfica que conceitua a lógica de uma monarquia católica de serviços, a partir de várias temáticas, abordagens e segmentos sociais estudados. Apenas para sugerir um primeiro contato com o tema cito: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia A. (orgs.) *Modos de governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. São Paulo: Alameda, 2005.

<sup>20</sup> EVERITT, Allan. “Country, county and town: patterns of regional evolution in England”. *Philosophical Transactions of the Royal Historical Society*, Londres, vol. 29, dez. 1979, p. 79-108.



*logo que as circunstâncias do comércio direto de Santos para Portugal se ponham em melhor figura lhes concederei a livre exportação de todos os mais efeitos, porque sendo o meu maior empenho promover a Agricultura e Comércio da Capitania, he Constrangido, e por Observar as Reais Ordens, que tenho quartado a exportação de gêneros pa. fora dela.*<sup>21</sup>

Em suma, a geografia da costa do Brasil, o estilo da Coroa de governo fiscal da costa da América portuguesa, concentrava toda a atenção em um único porto, deixando todo o resto sem controle, a fertilidade da terra, que levava a altas safras do produto e o endividamento dos negociantes obrigava os próprios governadores a tomarem decisões de liberdade de comércio que favoreceram o desenvolvimento dos circuitos mercantis do açúcar internos e do Rio da Prata.

### **O açúcar em um porto platino**

No livro de entradas do porto de Montevidéu há o registro de dois bergantins espanhóis saídos diretamente de Santos, no ano de 1806, com 1.229 e 6.690 cargas de açúcar, respectivamente. Em 1805 as entradas neste porto foram de quatro bergantins portugueses, também diretamente provenientes da vila de Santos, mas sem a descrição minuciosa da carga<sup>22</sup>.

O proprietário de um destes bergantins que entrou no porto de Montevidéu em 1805 com carga de açúcar proveniente do porto de Santos era “D. Juan Noellvesino de Buenos Aires”. Este dado é bastante interessante, pois o *vecino*, no mundo hispano-americano, era o estrangeiro ou criollo integrado à comunidade através de algumas estratégias, como a religiosa ou o enriquecimento. Ele ainda deveria ter algumas qualificações, como comprovar residência no local<sup>23</sup>.

Desde 1778, quando foi publicado o Reglamento y Aranceles para el Comercio Libre de Espana, porém mais especificamente depois de 1783, quando terminou a guerra entre Espanha e Inglaterra, os portos de Buenos Aires e Montevidéu se consolidaram como principais no vice-reinado do Rio da Prata (1776), posição até então ocupada pelo porto de Lima, no Peru.

Embora estes dois portos tenham tendido a funcionar organicamente, o porto de Montevidéu, por ter profundidade mais adequada para receber embarcações de grande porte e posição geográfica privilegiada para a entrada no Rio da Prata terminou por alcançar precedência na região<sup>24</sup>. Entretanto, para o caso específico

<sup>21</sup> OFÍCIO do governador Antonio Joze da Franca e Horta ao Snr. Silvestre Ferra da Sa, Capm. Govor. De Sam Sebm.(1806). *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. 57, 1937, p. 73-75.

<sup>22</sup> LIBRO Maestro de entradas de buques. Archivo General de la Nación. 1805-1818, livro 95, p. 30-31; p. 55-56; p. 78; p. 98, p. 107; p. 129.

<sup>23</sup> VASCONCELLOS, Elisabete da Silva. “Vecinidad Y estranjería: a religião como pilar da inserção portuguesa no México colonial (1600-1630)”. In: *Anais do XV Encontro de História Regional da ANPUH-RJ*. Rio de Janeiro: ANPUH-RJ, 2012, p. 0001-17. Disponível em: <<http://www.encontro2012.rj.anpuh.org/>>. Acesso em: 04 set. 2013.

<sup>24</sup> BELLOTTO, Manoel Lelo. “Espanha e Vice-Reinado do Rio da Prata: a consolidação do livre

do açúcar, Buenos Aires importou mais o produto, como será visto adiante.

Lembrando que a esta altura o comércio entre os domínios de Portugal e do vice-reinado do Rio da Prata a rigor seria ilegal, é sugestivo que no livro de buques do porto de Montevideu apareça a arribada de açúcar proveniente de Santos, ocorrida em 1805, em embarcação cujo proprietário era de Buenos Aires. Este dado sugere que na região pode ter existido um sistema portuário luso-platino, ou seja, negociantes de Buenos Aires, mas que atuavam em Montevideu.

Esta, contudo, é uma questão ainda em aberto, que exige pesquisas em arquivos da região e o recurso a uma historiografia que vem trabalhando com a noção de sistemas portuários, ou seja, cidades marítimas que atuavam conjuntamente, complementando em um porto o que faltava em outro, como recursos econômicos, de embarcação e condições naturais de navegabilidade para tipos específicos de embarcações. Na historiografia do Brasil autores como Caio Prado Júnior anteciparam esta noção de sistemas regionais, porém formados por cidades marítimas e de serra acima. Este autor apontou este problema para toda a costa da capitania de São Paulo, empregando o conceito de “cidades conjugadas”<sup>25</sup>.

### **A consolidação de um circuito luso-brasileiro-platino**

Após a abertura dos portos do Brasil em 1808 às nações amigas o que ocorreu foi a consolidação de um circuito mercantil luso-brasileiro-platino. Não é exagero considerar que este circuito surgiu no período da União Ibérica (1540-1680) e de modo geral a historiografia tendeu a concentrar-se no século XVII para estudar esta questão.

A descoberta do ouro no coração do continente do Brasil, o envolvimento dos sertanistas de São Paulo nestes descobertos e no comércio de abastecimento das Minas certamente arrefeceram as ligações mercantis entre esta região e as províncias do Rio da Prata durante algumas décadas do século XVIII. Mas as disputas europeias pelos mercados do atlântico sul nas duas décadas do XIX e a intensificação dos fluxos humanos para a região, em virtude desta questão e conforme apontado acima, a tornaram um promissor mercado de abastecimento de gêneros coloniais.

Sérgio Buarque de Holanda mencionou a existência deste ascendente circuito mercantil luso-platino nas décadas antecedentes à independência do Brasil. Mas

---

comércio no triênio 1787-1789”. *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LIII, p. 53-72, 1996. CAMARGO, Fernando. “O reformismo burbônico no Rio da Prata (1775-1801)”. In: *Anais da XXIV Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*. Curitiba: SBPH, 2004, p. 157-161. PRADO, Fabrício. *In the shadows of Empires: trans-imperial networks and colonial identity in Bourbon Rio de la Plata* (c. 1750-c. 1813). Dissertation (History PhD). Emory University. Atlanta, 2009.

<sup>25</sup> PRADO Jr., Caio. “Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo”. In: \_\_\_\_\_, *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1972, p. 117. Para o mesmo conceito, ver: JUMAR, Fernando. “La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen”. In: FRADKIN, Raul O. (org.). *De la conquista a la crisis de 1820*. Buenos Aires: Edhasa, 2012, p. 123-158. RAFFERTY, Coolen F. *To establish an intercourse between our respective houses: economic networks in the mid-atlantic, 1735-1815*. Dissertation (History PhD). University of Delaware. Newark, 2012.

até o momento não surgiram pesquisas em um tema que obrigará o pesquisador a lidar com documentos produzidos em várias regiões, como Montevideú, Buenos Aires, Rio de Janeiro, São Paulo e Sevilha<sup>26</sup>.

De qualquer modo já existe uma historiografia que comprova a massiva presença de portugueses residente na cidade de Buenos Aires e envolvida em negócios de escravos e açúcar.

Algumas características deste circuito após 1808 podem ser apontadas com mais consistência através do livro de entrada de buques do porto de Montevideú. Entre 1808-1815 os registros das entradas neste porto provenientes diretamente da vila de Santos foram maiores e contêm descrição mais detalhada. As embarcações – bergantins e sumacas – de acordo com a nacionalidade foram as seguintes:

**TABELA 1**  
**ENTRADAS DE EMBARCAÇÕES DO PORTO DE SANTOS**  
**NO PORTO DE MONTEVIDÉU ENTRE OS ANOS DE 1808 E 1815**

ANO	NAÇÃO ESPANHOLA	NAÇÃO PORTUGUESA	NAÇÃO INGLESA
1808	01		
1809	04		
1810	01		
1811	01		01
1812	03	02	
1815		01	
<b>Total</b>	10	03	01

Fonte: Libro Maestro de entradas de buques. Archivo General de la Nación. 1805-1818, livro 95, p. 198, p. 255, p. 271, p. 272, p. 274, p. 207, p. 462, p. 468, p.476, p. 480, p. 481, p. 483, p. 509, p. 552.

Estes dados demonstram que no intervalo 1808-1815 o circuito mercantil luso-brasileiro-platino do açúcar esteve em mãos hispânicas. Outras informações também são fornecidas pelo Libro Maestro. Há boas indicações nas fontes de que Buenos Aires e Montevideú formaram juntos um sistema portuário neste circuito. Ou seja, em algumas ocasiões vecinos de Buenos Aires, proprietários das embarcações, importaram o açúcar de Santos para o porto de Montevideú. Juan Vila, vecino e comandante em Buenos Aires, por exemplo, em 1809 importou de

<sup>26</sup> CARVILLE, Earle & HOFFMAN, Ronald. "Urban development in the Eighteenth-Century South". *Perspectives in American History*, Cambridge, vol. X, 1976, p. 07-78. CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1984; CEBALLOS, Rodrigo. "Extralegalidade e autotransformação no porto: a presença portuguesa na Buenos aires colonial (século XVII)". *Fronteiras*, vol. 11, n. 19, jan./jul. 2009, p. 229-248. HOLANDA, Sérgio B. "São Paulo". In: \_\_\_\_\_ (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, tomo 2, vol. II, p. 416-472.

Santos 330 sacas e 105 ton. (sic) de açúcar para o porto de Montevideú<sup>27</sup>.

Diante deste dado fazem sentido as demandas de negociantes em favor da nacionalização do comércio de cabotagem e contra a frequente atuação dos negociantes estrangeiros, conforme aparecem na correspondência dos governadores da capitania de São Paulo<sup>28</sup>.

O mesmo livro de embarcações mostra que toda carga de açúcar que seguiu para o porto de Montevideú sempre foi consignada ao proprietário do buque – bergantim ou sumaca – ou seja, os negociantes do porto de Santos carregavam estas embarcações com a promessa de receber o valor da venda da mercadoria apenas posteriormente.

Esta condição de negociante que não opera o transporte do produto, mas apenas carrega a embarcação parece ter sido a característica dominante dos negociantes da vila marítima de Santos. Na Gazeta do Rio, disponível online no sítio eletrônico da Biblioteca Nacional<sup>29</sup>, um levantamento das entradas de açúcar provenientes deste porto, entre os anos de 1811 e 1822, revelaram que dos 129 destinatários da carga no Rio de Janeiro, 84 também foram mestres-condutores das embarcações. Isto significa que 65,11% do açúcar proveniente do porto de Santos não foi transportado pelos negociantes deste mesmo porto. Eles apenas carregaram as embarcações.

Embora exista um consenso na historiografia de que o porto de Montevideú alcançou precedência econômica no vice-reinado e depois províncias do Rio da Prata, pelo menos no circuito mercantil do açúcar Buenos Aires foi o que mais importou o produto, conforme pode ser visto nas duas tabelas seguintes.

---

<sup>27</sup> Libro Maestro de entradas de buques. Archivo General de la Nación. 1805-1818, livro 95, p. 255 e 271.

<sup>28</sup> MOURA, Denise. “Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império colonial português: Santos (1788-1822)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 30, n. 59, 2010, p. 215-235.

<sup>29</sup> Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_periodicos/gazeta\\_rj/gazeta.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/gazeta_rj/gazeta.htm)>.

**TABELA 2**  
**TIPO, QUANTIDADE, VALOR POR ARROBA E VALOR TOTAL DO AÇÚCAR**  
**EXPORTADO DE SANTOS PARA BUENOS AIRES**

ANO	BRANCO			MASCADO		
	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL
<b>1813</b>	7.970	1\$300	10:361\$000	400	\$900	360\$000
<b>1814</b>	19.884	2\$400	47:721\$600	2.908	2\$000	5:816\$000
<b>1815</b>	33.788	2\$560	86:499\$840	2.342	2\$000	4:684\$000
<b>1816</b>	14.454	2\$400	34.689\$600	-	-	-
<b>1818</b>	5.967	2\$300	13:701\$000	-	-	-
<b>1820</b>	27.813	2\$100	58:407\$300	2.860	1\$500	4:290\$000
<b>1821</b>	8.006	2\$300	16:812\$600	-	-	-
<b>TOTAL</b>	117.882	-	268:192\$940	8.510	-	15:150\$000

Fonte: Mapas de importação e exportação do porto de Santos entre 1810 e 1821.  
 Fundo Real Junta de Comércio, cx. 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

**TABELA 3**  
**TIPO, QUANTIDADE, VALOR POR ARROBA E VALOR TOTAL DO AÇÚCAR**  
**EXPORTADO DE SANTOS PARA MONTEVIDÉU**

ANO	BRANCO			MASCADO		
	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL
<b>1811 (total)*</b>	7.668	-	11:496\$000	-	-	-
<b>1813</b>	8.703	1\$300	11:313\$900	1.476	\$900	1:328\$400
<b>1814</b>	5.429	2\$400	13:029\$600	128	2\$000	256\$000
<b>1817</b>	800	2\$200	1:760\$000	782	1\$700	1:329\$000
<b>1819</b>	2.927	2\$200	6:439\$400	1811	1\$600	2:847\$600
<b>1820</b>	11.862	2\$100	24:910\$200	950	1\$500	1:425\$000
<b>1821</b>	8.645	2\$100	18:154\$500	3.871	1\$500	5:806\$500
<b>TOTAL</b>	46.034	-	87:103\$600	9.018	-	12:992\$500

\* o registro deste ano não discriminou o tipo de açúcar comercializado.

Fonte: Mapas de importação e exportação do porto de Santos entre 1810 e 1821.  
 Fundo Real Junta de Comércio, cx. 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Na caracterização do circuito luso-brasileiro-bonarense do açúcar os dados revelam um ritmo irregular, com altas nas exportações em alguns momentos e intervalos de quedas nestas exportações que podem ser explicadas pelos conflitos



de independência política no atlântico sul entre as duas primeiras décadas do século XIX.

Deve também ser levado em consideração, para a compreensão deste circuito luso-brasileiro-bonarense a forte presença de portugueses residentes na cidade de Buenos Aires. Conforme mostrou Marcela Tejerina, entre 1804 e 1807, os portugueses que viviam nesta região formavam a maior parcela de imigrantes (46%) em relação às outras nacionalidades e também estavam envolvidos com negócios do açúcar oriundo do Brasil<sup>30</sup>.

Considerando ambos os portos, Buenos Aires e Montevideu como um sistema, funcionando em conjunto, conforme sugeri acima, pode-se perceber que os negócios do açúcar da capitania de São Paulo com o Rio da Prata, entre 1811 e 1821 foram mais sólidos do que com o próprio Rio Grande. Na soma dos dados das duas tabelas acima o sistema Buenos Aires Montevideu adquiriu diretamente do porto de Santos 163.916 arrobas de açúcar branco e 17.528 @ de açúcar mascavo, respectivamente. As aquisições do Rio Grande foram as seguintes:

**TABELA 4**  
**TIPO, QUANTIDADE, VALOR POR ARROBA E VALOR TOTAL DO AÇÚCAR EXPORTADO DE SANTOS PARA O RIO GRANDE**

ANO	BRANCO			MASCAMO		
	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL	ARROBAS (@)	VALOR POR @	VALOR TOTAL
1814	3.778	2\$400	9:067\$400	1.151	2\$000	2:302\$000
1815	2.101	2\$550	5:378\$560	1.378	2\$000	2:756\$000
1816	7.068	2\$400	16:963\$000	203	1\$800	365\$400
1817	4.386	2\$200	9:649\$000	1.334	1\$700	2:267\$800
1818	2.815	2\$300	6:474\$000	2.046	1\$000	3:273\$600
1819	8.644	2\$200	19:016\$800	2.565	1\$500	3:847\$500
1820	4.803	2\$100	10:086\$300	1.152	1\$500	1:728\$000
1821	2.700	2\$100	5:670\$000	-	-	-
<b>TOTAL</b>	36.295	-	82:305\$060	9.829	-	16:540\$300

Fonte: Mapas de importação e exportação do porto de Santos entre 1810 e 1821. Fundo Real Junta de Comércio, cx. 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Embora estes dados apontem uma ligação mercantil da capitania de São Paulo em índices bem abaixo aos do Rio da Prata eles servem para contestar a ideia de Helen Osório de que os negociantes do Rio Grande estavam essencialmente ligados aos do Rio de Janeiro. Para ela o Rio de Janeiro exportou para o Rio Grande um

<sup>30</sup> TEJERINA, Marcela “Frontera e inmigración en épocas de revolución: la situación de los portugueses en el Río de la Plata”, *Nuevo Mundo/ Mundos Nuevos*, Dossier “Independencias II”, 2009. Disponível em: <<http://nuevomundo.revues.org>>. Acesso em: 14 ago. 2013. REITANO, Emir. *La inmigración antes de la inmigración: los portugueses de Buenos Aires en vísperas de la Revolución de Mayo*. Mar del Plata: EUDEM, 2010.

total de mercadorias que flutuou entre 67,2% e 75,9%, englobando açúcar, arroz e farinha de mandioca, sal, força de trabalho escrava e manufaturas diversas<sup>31</sup>.

Parte, portanto, da média de 32,8% e 24,1% que a autora não identificou como proveniente do Rio de Janeiro, mas também não menciona a origem, por ter vindo do porto de Santos.

Somando os valores da exportação do açúcar produzido em São Paulo para os portos do Rio Grande e das províncias platinas, conforme pode ser visto na tabela seguinte vê-se que seus números foram expressivos, entre os anos 1811-1821:

**TABELA 5**  
**TIPOS, QUANTIDADES E VALOR TOTAL DO AÇÚCAR EXPORTADO**  
**DE SANTOS PARA O RIO GRANDE E PROVÍNCIAS PLATINAS**  
**ENTRE OS ANOS DE 1811 E 1821**

BRANCO		MASCADO	
ARROBAS (@)	VALOR TOTAL	ARROBAS (@)	VALOR TOTAL
200.211	437:601\$600	27.357	44:682\$800

Fonte: Mapas de importação e exportação do porto de Santos entre 1810 e 1821. Fundo Real Junta de Comércio, cx. 448, pacote 1, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

### Considerações Finais

A análise dos dados acima permite concluir que um gênero tradicionalmente concebido pela historiografia como razão de inserção da capitania de São Paulo nos circuitos mercantis transatlânticos, na realidade também conectou sua economia à áreas do próprio continente e sob outros domínios e regimes, como é o caso de Buenos Aires. Na realidade, o circuito mercantil paulista do açúcar ligou mais a capitania à província platina de Buenos Aires do que ao domínio português do Rio Grande.

Um conjunto de fatores para além do excesso da produção de açúcar ou o atendimento da demanda de Lisboa, explicam a negociação do açúcar com negociantes estrangeiros que frequentavam a costa do Brasil ou com a região do Rio da Prata. Tais fatores foram o pouco controle que o Reino exerceu sobre os portos periféricos, preferindo concentrar esforços fiscais em portos principais, como Salvador ou Rio de Janeiro. Além disto, o nível de dependência da Coroa em relação aos serviços dos habitantes da América portuguesa, como a construção, abertura e reparos de caminhos obrigou os governadores a cederem em relação ao livre comércio do açúcar. Algumas destas autoridades chegaram a não estabelecer restrições regionais nos textos de seus ofícios que autorizavam lavradores e negociantes a venderem o produto para onde quisessem ou para a América.

Desde modo o açúcar chegou naquele que se tornou o principal porto do Rio da Prata, Montevidéu, antes mesmo da abertura dos portos do Brasil, em 1808. Após

<sup>31</sup> OSÓRIO, Helen. *O Império português - no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007, p. 219.

esta data o que ocorreu foi a consolidação ou reconsolidação do circuito mercantil luso-brasileiro-platino.

Embora Buenos Aires tenha dominado a aquisição deste produto diretamente de Santos, a partir de 1813, ele também entrou no porto de Montevideu e são os seus livros que permitem caracterizar a natureza deste circuito. No fluxo de sacos e caixas de açúcar a capitania de São Paulo conectava-se às províncias platinas, formando um dos ramos do variado sistema mercantil do atlântico sul da era das independências.



## RESUMO

Este artigo pretende mostrar que o açúcar produzido na Capitania de São Paulo entre os anos de 1798 e 1822 também era comercializado nas províncias do Rio da Prata. Este comércio do produto naquela região antecedeu a abertura dos portos do Brasil às nações amigas em 1808 e formou um circuito mercantil luso-brasileiro platino, especialmente depois daquela data. Vários fatores contribuíram para este processo, como o pequeno controle das autoridades metropolitanas sobre os portos periféricos da costa do Brasil, as altas safras do produto ou a troca de benefícios e favores entre autoridades régias na capitania e negociantes e produtores locais. As conclusões deste texto atribuem um *outrostatus* ao açúcar na História da projeção econômica da Capitania de São Paulo a partir dos anos de 1790, para a reflexão sobre uma dada relação econômica inter-regional antes mais estudada para o caso do século XVII e para a compreensão das novas demandas econômicas no atlântico sul na época da dissolução do sistema colonial moderno. Estas conclusões estão apoiadas em pesquisa realizada em documentação administrativa do Brasil e de Montevideu.

**Palavras Chave:** Açúcar; Comércio Colonial; Rio da Prata.

## ABSTRACT

This paper intends to demonstrate that the sugar which was produced in São Paulo captaincy between 1798 and 1822, was sold in the Río de la Plata provinces instead the official restrictions. This commerce in this area preceded the opening of the Brazil ports to the friend nations done in 1808 and created a Luso-Brazilian/ Platino mercantile circuit, especially after this year. Many reasons stimulated this process, like the weak control of the metropolitan authorities on the peripheral ports of the Brazilian coast, the increasing sugar crop or the exchange of benefices and favours between real authorities in São Paulo Captaincy and local farmers and merchants. This paper gives another status to sugar in the history of the economic rising of São Paulo Captaincy in the 1790's, doing a reflection about such specific inter-regional economic connection early more discussed for 17th Century and for the understanding of the new demands in the South Atlantic in the age of the modern colonial system collapse. These conclusions are supported by a research made throughcolonial administrative archives in Brazil and Montevideo.

**Keywords:** Sugar; Colonial Trade; Río de la Plata.

Artigo recebido em 06 set. 2013.

Aprovado em 17 nov. 2013.