

A PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO: REDES MERCANTIS E A EMANCIPAÇÃO DA AMÉRICA PORTUGUESA (1815 - 1825)

RODRIGO DA SILVA GOULARTE¹ INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DO ESPÍRITO SANTO
ITAPINA - ESPÍRITO SANTO - BRASIL

RESUMO

A ruptura política entre Brasil e Portugal foi orientada não apenas pelos acontecimentos no Rio de Janeiro - sede da regência de D. Pedro - e nas Cortes lisboetas, mas também por diferentes conjunturas regionais da América portuguesa. No caso do Espírito Santo, as relações comerciais dos negociantes dessa província com portos baianos e do Rio de Janeiro desde o início do século XIX foram de grande importância para que as autoridades locais, vinculadas a esse comércio interprovincial, se decidissem politicamente no ano de 1822 entre a adesão às Cortes ou à regência de D. Pedro.

Palavras-chave: Independências; Brasil; Espírito Santo; Laços mercantis.

ABSTRACT

The political rupture between Brazil and Portugal was driven not only by events in Rio de Janeiro - seat of the Dom Pedro regency - and in the Lisbon Courts, but also due to different regional circumstances in Portuguese America. In the case of Espírito Santo, the commercial relations of the dealers in this province with ports in Bahia and Rio de Janeiro, since the beginning of the 19th century, were of great importance for local authorities, linked to this interprovincial trade, to decide politically between joining the Cortes or the regency of Dom Pedro, in 1822.

Keywords: Independences; Brazil; Espírito Santo; Commercial ties.

¹ Doutor em História (UFF). Professor de ensino técnico e tecnológico do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo. E-mail: rodrigogoularte@hotmail.com.

INTRODUÇÃO

Este artigo possui dois objetivos. O primeiro é analisar as redes mercantis marítimas a partir do porto de Vitória, capital do Espírito Santo, província luso-americana encrustada entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia.

O recorte temporal escolhido foi de 1815 a 1825. Essa opção se deu A) em virtude do *corpus* documental, os Termos de Fiança, registros das embarcações provenientes de Vitória na década 1815 a 1825 e B) para traçar panorama das relações comerciais no Espírito Santo alguns anos antes e depois da emancipação política do Brasil, possibilitando a inferência de como essas redes mercantis concorreram para as tomadas de decisões políticas em 1822. Sendo assim, o segundo objetivo desta reflexão é discutir como essas redes contribuíram para os rumos políticos daquela província luso-americana no contexto pós-revolução do Porto.

As redes mercantis eram movimentadas por uma classe local de negociantes com posses consideráveis e inseridos na vida pública provincial por meio de cargos militares, burocráticos e religiosos, dando-lhes projeção na vida social regional². O interesse concreto desses negociantes era manter e expandir as redes existentes, como ficou bem claro na petição por eles feita em 1806 a D. João, então regente do império lusitano, solicitando isenções fiscais às embarcações do Espírito Santo chegadas em Portugal, estimulando os comerciantes mineiros a despacharem suas mercadorias pelos portos espírito-santenses³.

Os negociantes espírito-santenses não ficaram à parte dos eventos políticos do início da década de 1820. Os rumos do Brasil frente às Cortes certamente afetariam as redes mercantis. O interesse maior estava nos portos do Rio e de São Mateus. Perdê-los desfaria as redes mercantis que garantiam o escoamento dos gêneros do Espírito Santo para outras praças mercantis e prejudicaria o abastecimento da província, como fica claro em correspondência emitida pela junta provisória de governo, de outubro de 1822, informando que, em São Mateus,

² O termo “negociante” é utilizado conforme citado em fontes próximas à época analisada, como nessa de 1833: “Os abaixo assinados, negociantes nesta povoação [de Vitória] julgam de interesse público levar ao conhecimento de V. Ex^a que esta província se acha inundada de infame moeda de cobre falso [...]” (ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria*. Livro 051 Fazenda. Vitória.).

³ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO –AHU – Espírito Santo, cx. 08, docs. 08, 46, 47.

então pertencente à Bahia, “não queriam deixar” sair farinha para o Espírito Santo⁴, em virtude das ações do general Madeira.

Este artigo não adota o conceito de “crise do sistema colonial como realidade incontestável e chave mestra para a análise do período [da separação política entre Brasil e Portugal]”, conforme discutido por Gladys Ribeiro⁵. Para a pesquisadora, a perspectiva da “crise do sistema colonial” levou alguns historiadores, após 1930, a se referirem ao ano de 1808, com a abertura dos portos brasileiros, como o começo da emancipação política, “[...] como se a independência fosse desejada ou planejada maquiavelicamente há muito.”⁶. Contrapondo-se a essa visão, Ribeiro entende que, até finais de 1822, a independência não estava na pauta de discussões no universo luso-brasileiro. Ao contrário, a bancada americana nas Cortes de Portugal exigia a garantia das especificidades do Brasil, como “corpo político definido”, direito constituído, principalmente, desde a criação do reino unido⁷.

A análise dos documentos do Espírito Santo de 1822 e 1823 confirma a crítica de Ribeiro ao caminho analítico da “crise do sistema colonial”, enquanto ferramenta para entendimento da fratura da união política entre Brasil e Portugal. Também no Espírito Santo, até o último quadrimestre de 1822, a independência brasileira ainda não aparecia nas correspondências entre as autoridades locais.

O questionamento à separação entre Brasil e Portugal como um processo pré-definido a 1822 também foi delineado por Roderick Barman em fins dos anos 1980. O historiador canadense critica a chamada “interpretação nacionalista”, que analisa os acontecimentos no mundo luso-brasileiro do início da década de 1820 como embate direto entre as Cortes e a regência de D. Pedro. Para Barman, havia outros centros de poder nesse confronto: as províncias, disputadas por Lisboa e Rio, sendo que a “[...] a formação de um Estado unitário não foi desejada em todo o Brasil, nem sua criação beneficiou todos os territórios que o compunham.”⁸.

⁴ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Nº 14 Registro de Ofícios expedidos pela Junta de Governo Provisório. Vitória.

⁵ RIBEIRO, G. S. *A liberdade em construção*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; FAPERJ, 2002. p. 28.

⁶ Ibid, 45.

⁷ Ibid, 251.

⁸ Barman apud MELLO, E. C. *A outra independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004. p. 12.

Concordando com Barman, Martins ressalta que para o entendimento da formação do Estado brasileiro no dezenove é preciso compreender

[...] quem são essas elites locais, como atuaram, quais eram os alinhamentos políticos e os projetos específicos que se desenvolviam e se debatiam nos diferentes órgãos e autoridades provinciais - as juntas governativas, os conselhos gerais de governo e de província, os eleitores [...]. Para avançarmos nesse debate, creio, a historiografia brasileira precisa abandonar essa tradicional visão das províncias como áreas periféricas e conceder à dinâmica política regional o seu devido protagonismo, particularmente naqueles momentos em que esteve em jogo a afirmação da autoridade central e a consolidação da unidade territorial⁹.

Este artigo, todavia, não se resume ao Espírito Santo, mas está voltado para as relações mercantis da província com outras e suas influências políticas, uma vez que, de acordo com Ribeiro, havia uma “classe dominante estabelecida no Sudeste”¹⁰, também envolvida nos processos políticos da década de 1820. Eram “homens bons, que se reconheciam por nexos de propriedade e privilégio”¹¹ e expressavam “sua força política de diversas maneiras”, somando “esforços para não perder a condição de metrópole, gravemente ameaçada com as notícias chegadas em fins de 1821”¹². Os negociantes do Espírito Santo também compunham essa “classe dominante estabelecida no Sudeste”. Para além da região correspondente ao atual sudeste brasileiro, os processos políticos desenrolados no Espírito Santo no início da década de 1820 também foram resultado das relações econômicas com a Bahia. A análise, portanto, centra-se nos negociantes que movimentavam as redes mercantis do Espírito Santo e como influíram nas mudanças políticas de 1822, conforme o primeiro objetivo do artigo.

ENTRE MARANHÃO E MALDONADO

⁹ MARTINS, M. F. V. Das racionalidades da História: O Império do Brasil em perspectiva teórica. *Almanack*, São Paulo, n. 4, p. 53 - 61, 2012. <https://doi.org/10.1590/2236-463320120403>.

¹⁰ RIBEIRO, G. S.; PEREIRA, V. O Primeiro Reinado em revisão. Em GRINBERG, K. e Salles, R.. *Coleção Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 144.

¹¹ RIBEIRO, G. S. 2002. *A liberdade em construção*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; FAPERJ, 2002. p. 47.

¹² *Ibid*, p. 45.

Primeiro as redes mercantis. A fala de Vasconcellos¹³, de fins da década de 1820, que abre este artigo, indica que o comércio do Espírito Santo nesse momento direcionava-se às províncias que lhe faziam limite ao norte e ao sul. Parte desse relato foi confirmado por Saint-Hilaire: em 1818, partiam de Vitória para o Rio carregamentos de milho, arroz, feijão, açúcar, madeira e algodão (em rama e na forma de tecido), sendo que os “proprietários ricos” despachavam por conta própria suas produções para o Rio e para a Bahia e alguns deles em “embarcações que lhes pertencem” e viajavam anualmente àquelas províncias para se abastecerem e “sortir bem suas lojas”¹⁴.

A historiografia recente também contribui para o entendimento das relações comerciais em que se envolvia o Espírito Santo no primeiro quartel do oitocentos. As pesquisas até agora, entretanto, privilegiam os contatos com o Rio, como exemplificam, a seguir, alguns trabalhos que tratam dessa temática. Em “Negociantes e Caixeiros”, de 1993, Gorenstein analisa o papel econômico do Rio no início do Oitocentos:

A vinda da Corte, a instalação do aparelho de Estado [...] concorreram, é certo, para o desenvolvimento urbano da capital e sua definição como centro polarizador das atividades econômicas e políticas da região Centro-Sul do Brasil. Em função da economia carioca, foi posto em movimento todo um processo de integração regional do Centro-Sul ao Rio de Janeiro, formalizado na criação de novos núcleos de produção nesta região e na implantação de um sistema de transportes feito por vias terrestres, marítimas e fluviais que ligaram tanto as províncias costeiras como as interiores à capital¹⁵.

Como província costeira, o Espírito Santo também participava da “integração regional” do centro-sul do Reino do Brasil, conforme também analisa Fragoso, no final da década de 1990. O autor aponta a integração econômica do centro-sul daquela macrorregião - tendo o Rio

¹³ Ignacio Accioli de Vasconcellos foi o primeiro presidente da província do Espírito no Brasil independente de Portugal, governando de 1824 a 1829. Natural de Pernambuco, era bacharel em direito pela Universidade de Coimbra, ocupou os cargos de juiz de fora e ouvidor na capitania do Espírito Santo.

¹⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Belo Horizonte: Editora da USP/Livraria Itatiaia Editora LTDA, 1974. p. 25, 32, 48, 51, 52, 76.

¹⁵ GORENSTEIN, R. 1993. Comércio e política. Em GORENSTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Menezes *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1993. p. 220.

como seu eixo - como anterior ao marco político da vinda da família real portuguesa, em 1808. Em sua análise, demarcada entre o final do Setecentos e a década de 1830, a economia brasileira tinha grande autonomia em relação às flutuações internacionais, desempenhando o porto do Rio:

[...] papel fundamental naquilo que a historiografia chama de ‘reprodução externa da economia colonial’ - leia-se o tráfico atlântico de escravos. De fato, ele funcionava como principal porto de importação e posterior redistribuição de escravos africanos para o Sudeste brasileiro. [...] Comparando-se com os embarques de africanos em todo o Brasil, observa-se que entre 1791 e 1830 o porto carioca concentrou 56% do movimento global [...]¹⁶.

Na mesma obra, Fragoso também entendia as províncias do Rio de Janeiro e Espírito Santo como componentes de uma única economia regional onde se localizava “[...] o pequeno comerciante, aquele ‘especializado’ em apenas uma região, dedicado a um pequeno número de produtos, de curta distância”¹⁷. Apesar da aproximação econômica, é importante destacar a diferença do volume comercial entre as duas províncias. Enquanto o Rio de Janeiro integrava redes comerciais internas e externas à América Portuguesa, os negócios espírito-santenses não iam muito longe dos limites provinciais, como será mostrado nas tabelas. O que não pode ser negado, todavia, é a importância do porto do Rio de Janeiro para a escoamento da produção do Espírito Santo.

Já em “A Metrópole é aqui...”, Silveira não percebe grandes vínculos comerciais Rio-Espírito Santo no primeiro quartel do Oitocentos. Citando Prado e Luizetto, entende que:

[...] O comércio do Rio de Janeiro com o Espírito Santo era de proporções modestas. Esta capitania enviava ao Rio, principalmente, açúcar, arroz, milho e farinha. Embora o Espírito Santo importasse mercadorias do Reino, o abastecimento das frotas não era algo tão significativo¹⁸.

¹⁶ FRAGOSO, J. L. R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790 - 1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p. 94.

¹⁷ *Ibid*, 96.

¹⁸ Luizetto apud SILVEIRA, P. G. 2013. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de Cabotagem, 1799-1822*. Dissertação de Mestrado defendida na Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013. p. 83.

Silveira classifica as localidades que negociavam com o Rio em portos primários e secundários, tomando como base os fluxos de cargas ao porto carioca no período entre o final do Setecentos e o início da década de 1820. Vitória, Laguna, Cabo Frio e Caravelas constituíam-se em portos secundários, com fluxo bastante inferior ao de Campos, Paraty e Rio Grande, “portos primários”¹⁹.

Silveira reconhece depois, porém, que Campos, até o início da década de 1830, pertencia ao Espírito Santo, o que é pouco lembrado pela historiografia. Mais precisamente, a região correspondente às vilas de São João da Barra, São Salvador dos Campos e Campos dos Goytacazes e suas terras contíguas compunha a capitania do Paraíba do Sul, incorporada ao Espírito Santo em 1753. Só em 1832, esse território foi agregado à província do Rio de Janeiro. A área era grande consumidora de gêneros de subsistência não só do Rio e da Bahia, mas também do Espírito Santo. Citando Chrysostomo, Silveira explica que a anexação ao Rio de Janeiro do território correspondente à antiga capitania da Paraíba do Sul se deu em virtude

[...] de sua vital importância econômica para a província fluminense [...]. Campos era considerado como local ideal para abrigar a sede da capital da província do Rio de Janeiro, muito em função do seu papel de abastecedor e comprador de inúmeros gêneros provenientes de cidades localizadas em seu entorno, como Carangola, São Fidélis, Carapebús; do Rio de Janeiro; e de Minas Gerais e Espírito Santo²⁰.

Usando a classificação de Silveira, uma das “localidades primárias” de abastecimento do porto do Rio se localizava, portanto, no Espírito Santo, a região de Campos.

Para além dos relatos dos viajantes e dessa historiografia, a reflexão propõe trazer outras informações a respeito das redes mercantis marítimas nas primeiras décadas do Oitocentos, com base nos Termos de Fiança. De acordo com a documentação, de 1815 a 1825, 860 embarcações

¹⁹ Ibid, p. 83.

²⁰ CHRYSOSTOMO, M. I. J. *Ideias em ordenamento, cidades em formação: a produção da rede urbana na província do Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado defendida na Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

saíram do porto de Vitória²¹. Os Termos, infelizmente, omitem informações importantes, como descrição das cargas. Alguns estudos e relatos, contudo, permitem concluir que as embarcações carregavam produtos agrários como açúcar e algodão, conforme informação de Saint-Hilaire. A memória de Vasconcellos, de 1828, aponta que o Espírito Santo exportava cana-de-açúcar, mandioca, algodão, milho, feijão e arroz²².

Estudos recentes confirmam os dados. Carvalho explica, em sua investigação sobre o Espírito Santo de fins do Dezoito até a década de 1820, que a província exportava alimentos²³. Corroborando com a interpretação, Silveira relata que, no mesmo período, o Espírito Santo exportava para o Rio principalmente açúcar, arroz, milho e farinha²⁴.

Na América, o porto mais longe alcançado ao norte pelas embarcações oriundas de Vitória, no período 1815-1825, uma das viagens dirigiu-se ao Maranhão, e outras duas ao sul Maldonado. Para os portos portugueses (Lisboa, Vila do Prado, Ilha Terceira e Porto) foram ao todo nove viagens. Os destinos com maior fluxo de desembarques a partir do porto de Vitória foram São Mateus (191 viagens) e Rio (180) – respectivamente 22,20% e 20,9% das viagens do período²⁵.

Tabela 1 - Embarcações oriundas de Vitória (1815 - 1825)

(continua)

Destino	Viagens	Porcentual
Lisboa	1	0,11
Rio Grande de São Pedro	1	0,11
Bahia	92	10,69
São Mateus	191	22,20
Rio de Janeiro	180	20,9

²¹ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

²² VASCONCELLOS, I. A. *Memória estatística da província do Espírito Santo escrita no ano de 1828*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1978. p E.

²³ CARVALHO, E. F. *Redes mercantis: a participação do Espírito Santo no complexo econômico colonial de 1770-1821*. Vitória: Secult, 2010. p. 124.

²⁴ SILVEIRA, P. G. 2013. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de Cabotagem, 1799-1822*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013. p. 81.

²⁵ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Cabo Frio	6	0,69
Itapemirim	33	3,83
Caravelas	47	5,46
Campos	73	8,48
Aldeia Velha	48	5,58
Vila do Prado	3	0,34
Benevente	24	2,79
Viçosa	13	1,51
Rio Grande	3	0,34
Meaípe	4	0,46
São José do Porto Alegre	1	0,11
Guaraparim	14	1,62
Nova Almeida	20	2,32
Parati	1	0,11
Laguna	1	0,11
Pernambuco	22	2,55
Porto	5	0,58
São Salvador	6	0,69
Santa Catarina	3	0,34
Santos	3	0,34
Rio Doce	15	1,74
Alcobaça	4	0,46
Rio de São Francisco	1	0,11
Rio de São Francisco do Sul	1	0,11
Ilha Terceira	1	0,11
São Sebastião	1	0,11

Maldonado	2	0,23
Buenos Aires	1	0,11
Portos do Sul	1	0,11
Alagoas	1	0,11
Sergipe	1	0,11
Maranhão	1	0,11
Porto Seguro	1	0,11
Maceió	2	0,23
São José de Porto Alegre	1	0,11
Paraíba	17	1,97
Porto de Pedras	1	0,11
Ilegível	13	1,51
Total	860	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

A peculiaridade de São Mateus, principal destino, matiza o olhar sobre as rotas mercantis das embarcações saídas do Porto de Vitória. Originalmente, São Mateus pertencia ao Espírito Santo. Na década de 1760, entretanto, foi anexada à capitania de Porto Seguro, que passou a compor a capitania da Bahia. Já em 1823, São Mateus voltou a integrar o Espírito Santo. Portanto, em termos político-administrativos, na década 1815-1823, São Mateus foi porto extraprovincial quando pertencia à Bahia (1815-1822), e, posteriormente, intraprovincial (1823-1825), quando passou a integrar o Espírito Santo. Devido à mudança, importa seccionar a década 1815-1825 para melhor entendimento dos fluxos comerciais espírito-santenses. Assim, o decênio 1815-1825 foi subdividido em dois momentos: 1815-1822²⁶ e 1823-1825. Essa divisão também mostra como as redes comerciais em que o Espírito Santo se envolvia se estruturaram antes e depois da emancipação da América portuguesa (1822).

²⁶ Faltam os dados de 1821 por lacuna no *corpus* documental.

De 1815 a 1822, saíram do porto de Vitória 519 embarcações. A peculiaridade desse subperíodo é que, enquanto na década (1815 - 1825), São Mateus é o principal porto de destino, de 1815 a 1822, o Rio lidera, recebendo 122 embarcações (23,73%) contra 78 para São Mateus (15,17%). Para a Bahia (incluindo São Mateus), o total foi 196. No primeiro subperíodo, o comércio intraprovincial também se destacou, uma vez que em torno de um terço das embarcações despachadas de Vitória possuía como destino portos espírito-santenses²⁷.

Tabela 2 - Principais destinos extra provinciais das embarcações oriundas de Vitória (1815 – 1822)

Destino	Viagens	Porcentagem
Rio de Janeiro	122	23,50
São Mateus	78	15,02
Portos Baianos ^{28*}	118	22,73
Demais portos	201	38,72
Total	519	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.*

Conclui-se que, no subperíodo 1815-1822, o comércio externo do Espírito Santo (correspondente a mais de 2/3 das embarcações saídas de Vitória) equilibrava-se entre o porto do Rio e os portos baianos. Enquanto o primeiro recebia quase 1/4 das embarcações oriundas de Vitória, mais de 1/3 desse montante se pulverizava entre os portos da Bahia - São Mateus, Caravelas, São Salvador, Alcobaça e “porto da Bahia”. Assim, o Rio destaca-se nesse subperíodo.

Enquanto, no primeiro subperíodo de oito anos (1815 - 1822), 519 embarcações deixaram o porto de Vitória (Tabela 2), nos anos 1823 e 1825, 341 tiveram o mesmo ponto de partida. Diferentemente do recorte temporal anterior, o porto para onde mais se destinaram as embarcações foi o de São Mateus (agora vila pertencente ao Espírito Santo), com 111 viagens

²⁷ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.*

²⁸ Excluindo-se São Mateus.

(32,55% do total do triênio). O porto do Rio passou ao segundo lugar, com 56 viagens (16,42% do total trienal). Os portos baianos, agora sem São Mateus, receberam 38 viagens (11,14%). As viagens para portos do Espírito Santo, agora incluindo São Mateus, foram 173. Assim, no segundo subperíodo, as relações mercantis litorâneas intraprovinciais equilibraram-se com os contatos com outras províncias devido ao porto de São Mateus, que nesse triênio recebeu 64,16% do total das viagens intraprovinciais.

Tabela 3 - Principais destinos das embarcações saídas de Vitória 1823 - 1825

Destino	Viagens	Porcentagem
Portos do Espírito Santo ²⁹	62	18,18
São Mateus	111	32,55
Rio de Janeiro	56	16,42
Portos baianos	38	11,14
Demais portos	74	21,70
Total	341	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Com a perda de São Mateus para o Espírito Santo, a Bahia passou a receber, no segundo subperíodo, menos de 1/3 do percentual das embarcações que recebia daquela província no período 1815-1822. O Espírito Santo, por outro lado, ficou em vantagem, pois costurou politicamente as redes mercantis do Rio aos portos baianos. Vale lembrar, porém, que a peculiaridade política do ano de 1822 interferiu nesses contatos comerciais. No meado desse ano, os Termos de Fiança registram no relato dos destinos de cada viagem a informação de que a referida embarcação não levava mantimentos ou “petrechos de guerra” para a Bahia.

²⁹ Excluídas as viagens para São Mateus.

Apesar dessas mudanças territoriais, comerciais e políticas no decênio 1815-1825, tem-se a constante das redes comerciais do Espírito Santo entre os eixos comerciais litorâneos norte e sul do Brasil. Explicando essa distinção, Silveira informa que

O Rio de Janeiro mantinha relações comerciais mais intensas e frequentes com as ‘capitanias de baixo’, como as cidades dos atuais estados do Rio Grande do Sul e São Paulo. Por outro lado, a interação com as capitanias do atual nordeste era pouco frequente no comércio de cabotagem³⁰.

As capitanias ao norte, por sua vez, possuiriam vínculos comerciais mais intensos com Portugal, não com o Rio³¹. Pelos dados das embarcações despachadas de Vitória no interstício 1815-1825, percebe-se que o Espírito Santo se difere tanto do Rio quanto das localidades ao norte da América portuguesa, tendo aquela província vínculos comerciais dirigindo-se tanto ao sul quanto ao norte do litoral brasileiro, com saídas pífias para Portugal. O que se destaca nessa tendência, contudo, é que o sul da rede mercantil litorânea espírito-santense se concentrava no porto do Rio, enquanto na seção setentrional havia pulverização entre os portos.

Isso pode ser melhor percebido nos últimos dois anos da década, em que o Espírito Santo já se tornara província do Império do Brasil e São Mateus uma de suas vilas, destacando-se não apenas esse porto e o Rio como destinos para as embarcações saídas de Vitória. Evidencia-se fluxo interessante para o norte do Brasil, melhor percebido comparando-se com o biênio anterior:

Tabela 4 - Embarcações oriundas de Vitória: 1822-1823 e 1824-1825

Destino	1822-1823		1824-1825	
	Viagens	%	Viagens	%
Portos do ES ³²	15	22,05	52	18,84
São Mateus	21	30,88	96	34,78
Rio de Janeiro	15	22,05	45	16,30

³⁰ SILVEIRA, P. G. 2013. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de Cabotagem, 1799-1822*. Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013. p. 98.

³¹ Ibid, p. 104.

³² Não inclui São Mateus.

Portos para além da fronteira sul do ES ³³	4	5,88	6	2,17
Portos para além da fronteira norte do ES	13	19,11	76	27,53
Ilegível	0	0	1	0,36
Total	68	100	276	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Comparando os dois períodos, nota-se o aumento das viagens às províncias do norte, que saltam de quase um quinto, no primeiro interstício, para quase um terço do total das viagens, no segundo biênio, melhorando os negócios marítimos em geral, com o total de viagens quadruplicado de um período para o outro. Como será exposto na próxima seção, o expressivo aumento de viagens oriundas do porto de Vitória (com destaque de destinos ao norte do Espírito Santo) no segundo biênio relaciona-se ao novo contexto político. O embargo econômico estabelecido por D. Pedro à Bahia fora retirado, reabrindo o comércio mais ao norte.

Permanecem equilibrados os comércios interno e externo do Espírito Santo. Internamente, a magnitude de São Mateus se mantém, recebendo quase dois terços das viagens destinadas a portos espírito-santenses (conforme Tabela 4). No comércio extra-provincial, a seu turno, invertem-se as rotas predominantes. Na passagem do primeiro (1822-1823) para o segundo (1824-1825) períodos, o fluxo para o norte do Brasil suplanta as viagens às províncias ao sul. Ademais, no segundo momento diversificam-se os destinos setentrionais. Se de 1822 a 1823 as viagens para o norte se concentravam em portos baianos, em 1824 e 1825 outros portos despontam:

Tabela 5 - Viagens oriundas de Vitória às províncias do norte brasileiro: 1822-1823 e 1824-1825

Destino	1822-1823		1824-1825	
	Viagens	%	Viagens	%
Bahia	10	14,70	38	13,76

³³ Não inclui o porto do Rio de Janeiro; ES: Espírito Santo.

Pernambuco	3	4,41	14	5,07
Paraíba	-	-	17	6,15
Alagoas	-	-	4	1,44
Sergipe	-	-	2	0,72
Maranhão	-	-	1	0,36
Destinos fora do Norte do Brasil	55	80,88	200	72,46
Total	68	100	276	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Assim, no biênio 1824-1825, o porto de Vitória comerciou, por via marítima, com seis províncias do norte do Brasil, contra apenas duas no biênio anterior. No segundo biênio, a Bahia foi a província do norte brasileiro que mais recebeu embarcações de Vitória, mas já aparecem outras províncias nortistas como grandes receptoras das cargas desta vila: Pernambuco e Paraíba. As demais províncias setentrionais receberam, cada uma, poucas embarcações no segundo biênio, mas já indicam a abertura de novos mercados no litoral norte brasileiro para o Espírito Santo nos primeiros anos pós-independência.

A diversificação no último biênio, por outro lado, se destaca ainda mais se observarmos o período 1815-1820³⁴. Nesses seis anos, as únicas províncias do norte do Brasil alcançadas pelas embarcações oriundas de Vitória foram Bahia e Pernambuco; a segunda província recebeu apenas cinco naus, enquanto no mesmo interstício atracaram nos portos baianos 190 provenientes do Espírito Santo:

Tabela 6 - Destinos das embarcações oriundas de Vitória: 1815-1820 e 1824-1825

Destino	1815-1820		1824-1825	
	Viagens	%	Viagens	%

³⁴ Anterior à independência (1822). O ano de 1821 não está incluído por conta da ausência de documentação.

Portos do Espírito Santo³⁵	164	32,47	52*	18,84
São Mateus	74	14,65	96	34,78
Rio de Janeiro	120	23,76	45	16,30
Bahia^{36*}	116	22,97	38	13,76
Pernambuco	5	0,99	14	5,07
Demais destinos	26	5,14	31	11,23
Total	505	100	276	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

No primeiro período (1815-1820) dirigiram-se aos portos baianos quase todas as embarcações que deixaram Vitória rumo ao norte, contra metade no biênio 1824-1825. A outra metade concentrou-se em Pernambuco e Paraíba. A Tabela 6 confirma o aumento do fluxo do comércio marítimo do Espírito Santo pós-independência. Afora a diversificação de portos de destino em 1824-1825, as partidas de embarcações de Vitória nos dois anos somam metade do averiguado para os anos de 1815 a 1820 (seis anos).

Com base nos Termos de Fiança, percebe-se que o Espírito Santo atuava, no primeiro quartel do século XIX, como zona de contato entre as macrorregiões econômicas norte e sul brasileiras. Com expressiva quantidade de embarcações destinadas aos portos do Rio e da Bahia, e abrindo novos mercados no litoral norte brasileiro, interessava aos negociantes do Espírito Santo manter e expandir as redes comerciais. Deve ser lembrado o destaque de São Mateus nessa rede. Parte do Espírito Santo ou não, de 1815 a 1825, esse porto concentrou quase 1/4 das viagens com origem em Vitória. Silveira, por sua vez, informa que São Mateus destacava-se pelo envio de farinha, milho e feijão para a capitania fluminense³⁷. Devolver essa vila ao Espírito Santo, portanto, foi útil aos negociantes dessa província. Como demonstrado nos dados das tabelas, mesmo nos tempos em que pertencia à Bahia, o trânsito de embarcações

³⁵ Portos do Espírito Santo: Itapemirim, Campos, Aldeia Velha, Benevente, Meaípe, Guaraparim, Nova Almeida.

³⁶ Não inclui São Mateus.

³⁷ SILVEIRA, P. G. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de Cabotagem, 1799-1822*. Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013, p. 78.

de Vitória para São Mateus sempre foi relevante para os negociantes espírito-santenses. Quando da anexação de São Mateus ao Espírito Santo, quem veio a ganhar foi o governo capixaba com o aumento territorial e a cobrança de impostos. O passo seguinte desta análise será a discussão de como as redes comerciais estavam interligadas com os eventos políticos do ano de 1822.

REDES E EMANCIPAÇÃO

O ano de 1822 foi de muitas mudanças no Espírito Santo e no restante do Brasil. Nesse tempo, a cúpula da administração provincial foi cindida entre o comandante das armas e a junta do governo provisório, conforme determinação das Cortes lisboetas para todas as províncias. Com a criação dessas juntas, sujeitos da localidade puderam intervir mais diretamente na administração dos negócios da região, embora compartilhando a direção provincial com o comando das armas. Dos cinco membros da junta espírito-santense, quatro eram negociantes.

Negociantes também se faziam presentes nas câmaras de vila da província e no clero de Vitória, instâncias que manifestaram, na segunda metade de 1822, a adesão ao Império do Brasil. As autoridades (membros da junta provisória, câmaras de vila e clero de Vitória) compunham um universo de 172 indivíduos. Foram encontradas informações de 38 dessas autoridades que indicam o envolvimento em atividades mercantis: propriedade de terras, doações para irmandades, fiança e despacho de embarcações, e citação em listas de negociantes, como a que pedia providências sobre o cobre falso no Espírito Santo.

Destas últimas listas, 22,09% dessas autoridades eram negociantes³⁸. Os negociantes figuravam não apenas em negócios mercantis, mas também em funções administrativas provinciais, como tabeliães e comandantes de tropas. Nesses termos, quase 1/4 das autoridades era formada por negociantes, cuja influência local resultava de funções mercantis e administrativas. A influência dos negociantes era maior no órgão máximo de administração provincial: a junta do governo provisório, em que apenas um dos cinco membros não era comerciante. O olhar sobre as trajetórias nos negócios (comércio, propriedades, produção rural

³⁸ Esses quantitativos foram construídos por meio da comparação de informações desses indivíduos mencionadas nos Códices 421, 424 e 425 do Fundo Polícia da Corte do Arquivo Nacional e também na *História, descoberta e estatística do Espírito Santo*, de Basílio Daemon.

etc.) das autoridades lança luz sobre a importância das redes comerciais sobre a política do Espírito Santo no início do século XIX.

Como o espaço deste ensaio é reduzido, serão apresentadas apenas as trajetórias dos membros negociantes da junta provisória de governo, como demonstração da presença de homens do comércio em funções administrativas provinciais: José Nunes da Silva Pires (presidente da junta), Luiz da Silva Alves de Azambuja Suzano (secretário da junta), José Ribeiro Pinto, Sebastião Vieira Machado e José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim. Desses, o único não encontrado em atividades ligadas ao comércio foi José Nunes da Silva Pires. Nas linhas seguintes serão apresentadas as trajetórias dos demais membros.

Além de capitão, José Ribeiro Pinto também tinha muitas posses. Em 1811, possuía fortuna calculada em 20:000\$000 (vinte contos de réis), com escravaria que reunia 43 almas, considerável para os padrões de fortuna do Espírito Santo daqueles tempos. Além de capitão-mor, esse senhor escravagista ocupou o cargo de juiz de órfãos da vila de Vitória entre 1798 e 1821. Segundo Carvalho, esse cargo concedeu a José Ribeiro Pinto um “[...] pecúlio estável frente à instabilidade mercantil, acumulando, dessa forma, prestígio político e fortuna em solo capixaba.” Além da escravaria, o patrimônio de Ribeiro Pinto também englobava três sítios e negócios mantidos na vila de Vitória³⁹, imóveis urbanos (entre casas e lances de chão em importantes ruas da vila de Vitória), peças de ouro, créditos a terceiros, uma lancha de nome Santa Rita e uma Sumaca batizada com os nomes dos santos Antônio e José. Essas embarcações eram utilizadas na exportação de gêneros, produzidos por escravos no Espírito Santo, e no transporte de africanos arrematados na praça do Rio de Janeiro⁴⁰.

O patrimônio de Ribeiro Pinto também lhe permitiu formar redes sociais. Na Provisão de D. João que nomeava Joaquim Victorino da Silva Mello Sudré primeiro partidor da vila de São Salvador de 1819 a 1821, Ribeiro Pinto foi citado na condição de “fiador e principal pagador” do referido Donativo. Ribeiro Pinto também foi “fiador e principal pagador” de Manoel Gomes Moreira para a nomeação deste, por D. João, para o ofício de escrivão da câmara

³⁹ CARVALHO, E. F. *Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo (1790 a 1821)*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Espírito Santo, 2008. p. 98-100.

⁴⁰ CAMPOS, A. P. Escravidão e creolização: a capitania do Espírito Santo, 1790-1815. Em FRAGOSO, J., FLORENTINO, M., SAMPAIO A. C. J. de e CAMPOS, A. P. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes, 2006. p. 571.

da vila de São João da Barra para os anos de 1819 a 1821⁴¹. Ribeiro Pinto também foi fiador de viagens náuticas. Essas informações revelam redes de influência econômica e política do futuro membro da junta provisória de governo estendendo-se de sul (região do atual norte fluminense) a norte do Espírito Santo. A influência desse negociante na província também se mostrava na transformação de riqueza em prestígio social. Prova disso está no ano de 1817, quando Ribeiro Pinto também contribuiu para a construção do hospital da Irmandade da Misericórdia.

Além de constituir vínculos sociais e econômicos na província do Espírito Santo, Ribeiro Pinto também ocupou funções de destaque. Em 1813, era secretário do segundo regimento de milícias daquela província⁴². No momento em que foi eleito para a junta provisória, ocupava a função de capitão-mor da vila do Espírito Santo, vizinha à de Vitória. O status de Ribeiro Pinto também era composto pelo título de cavaleiro da Ordem de Cristo⁴³.

O perfil de acumulação de negócios e cargos públicos também foi localizado no caso de Luís da Silva Alves de Azambuja Suzano, secretário da junta provisória de governo. Suzano foi encontrado no ano de 1821 ocupando o cargo escriturário⁴⁴ da junta de Fazenda no Espírito Santo, órgão criado pelo governo português em 1809 com as atribuições de conhecimento e inspeção de todos os objetos da arrecadação e administração do patrimônio régio na capitania. Esse cargo proveu a Azambuja conhecimento amplo da região e contato com outros burocratas, autoridades e negociantes locais.

Azambuja também era negociante em Vitória, o que lhe permitiu formar teia de contatos e influência na vila e imediações. Seu nome encabeça o abaixo-assinado de negociantes de Vitória solicitando providências em relação à presença de cobre falso no mercado da província, em 1833. A liderança de Azambuja na demanda econômica demonstra seu destaque no grupo dos negociantes, enquanto um dos articuladores políticos dessa classe de homens do comércio⁴⁵.

Sebastião Vieira Machado, por sua vez, em 1813, era capitão da companhia de caçadores do Espírito Santo e quatro anos depois constava na lista dos contribuintes para a construção do

⁴¹ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751. Livro 05 Registro de Provisões. Vitória.

⁴² DAEMON, B. *História, descoberta e estatística do Espírito Santo*. Vitória: Tipografia do Espírito-Santense, 1879. p. 130.

⁴³ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Registro de Offícios do Governo Provisório. Vitória.

⁴⁴ PENA, M. F. *História da Província do Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Tipografia de Moreira, 1878, p. 108.

⁴⁵ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria. Livro 051 Fazenda. Vitória.

hospital da Santa Casa da Misericórdia. Já no início de 1821, era indicado pelo governador da província do Espírito Santo para tenente-coronel do Batalhão de Artilharia Miliciana. Nas palavras do governador, o indicado era

[...] o mais antigo, e abastado de bens, vive decentemente, tem boa conduta, é filho de um coronel, e irmão de um tenente coronel que ambos foram do dito regimento, é aplicado ao Real serviço, tem conhecimentos práticos, e foi cadete em tropa de linha⁴⁶.

Assim, Machado era benfeitor local, homem de armas e filho de indivíduo de destaque e autoridade na região.

José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim foi outro caso de acúmulo de negócios e funções destacadas. Era filho de Ignácio João Monjardino, que ingressou na carreira militar e que em 1782 foi enviado ao Brasil para tomar posse do cargo de capitão-mor da capitania do Espírito Santo. Por esse e outros serviços prestados ao Império português, recebeu importantes títulos, por exemplo, comendador da Ordem de Cristo e comendador da Ordem da Rosa⁴⁷. Ignácio João Monjardino ficou capitão-mor da capitania do Espírito Santo até 1798. Nesse período reuniu grande fortuna⁴⁸. Além de filho de homem de posses e autoridade, José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim também era genro de Francisco Pinto Homem de Azevedo, influente na província por sua posição política e riqueza material⁴⁹. Azevedo foi um dos notáveis do seu tempo, destacando-se por sua riqueza material, influência por meio da construção de obras para a província e participação em diversos cargos públicos, além de ser um importante militar. Graças a esse contato familiar, José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim agregou pecúlio e destaque social. A função militar também acompanhou sua

⁴⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria. Atos do Gabinete do Presidente da Província – correspondências. Vitória. (grifo nosso).

⁴⁷ MONJARDIM, L. P. *História Política da família Monjardim*. Vitória: Lei Rubem Braga, 2003. p. 25-26.

⁴⁸ SANTOS, E. F. O território do Espírito Santo no fim da era colonial. In: BITTENCOURT, G. *Espírito Santo: um painel da nossa história*. Vitória: Imprensa Oficial, 2002. p. 123-154.

⁴⁹ MONJARDIM, L. P. *História Política da família Monjardim*. Vitória: Lei Rubem Braga, 2003. p. 46.

trajetória, sendo capitão de infantaria de primeira linha quando tomou posse na condição de membro da junta⁵⁰.

As trajetórias de Luiz da Silva Alves de Azambuja Suzano, José Ribeiro Pinto, Sebastião Vieira Machado e José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim ilustram a presença de negociantes em cargos da administração local antes do ano de 1822 e também em instâncias que foram fundamentais para a condução política do Espírito Santo nesse ano, no caso a junta provisória de governo. Eventos específicos, por outro lado, demonstram como essas autoridades traziam para dentro da política institucional seus interesses materiais. É o caso da pendenga entre a junta provisória e o primeiro comandante das armas do Espírito Santo, Inácio Pereira Duarte Carneiro.

Em onze de março de 1822, os membros da junta tentavam interferir na fiscalização das embarcações marítimas, ordenando ao comandante da fortaleza da Barra para que se flexibilizasse a vigilância sobre as embarcações, pois a aproximação dos barcos da segunda fortaleza era um problema por conta dos rochedos. Assim, a junta autorizava a saída e chegada de qualquer embarcação do porto da vila de Vitória, independentemente de hora ou senha, fazendo-se apenas a revista costumeira. Revista mais criteriosa, apenas das embarcações das quais se tivesse “desconfiança”⁵¹. O comandante Carneiro, contudo, não concordou com a ordenação. Daí, iniciou-se uma contenda em torno de quem seria a autoridade sobre as fortalezas litorâneas. Ao final, a junta solicitou a José Bonifácio, então Secretário de Estado dos Negócios do Reino, o encaminhamento à alteza real do desentendimento com o comandante das armas, para que se decidisse a quem caberia a supremacia sobre os fortes litorâneos⁵². Foi dado ganho de causa ao comandante das armas com decisão desfavorável ao pleito da junta.

A disputa demonstra o interesse de seus membros, quase todos negociantes, conforme os dados biográficos nas linhas acima, em utilizar a administração provincial para promoverem o comércio litorâneo, no caso flexibilizando a vigilância sobre as embarcações. Os interesses

⁵⁰ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Registro de Ofícios do Governo Provisório. Vitória.

⁵¹ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Catálogo da Série 751 livros. Registro de Ofícios do Governo Provisório. Vitória.

⁵² ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751. Livro N° 27 Registro de Ofícios do Governo Provisório. Vitória.

mercantis dos membros da junta tornam-se mais evidentes quando Duarte Carneiro, citando João Ignácio Roiz, dono de embarcação, afirma:

[...] vejo porém, que a Exma Junta desta província não cumpre para comigo este mesmo dever, que contraiu com as atribuições de que goza, e que eu religiosamente lhas farei valer com a força que me está confiada, porquanto, ontem me participa o Tenente encarregado do comando da fortaleza da Barra por ocasião de o repreender por deixar sair sem as revistas, e formalidades do estilo a sumaca de João Ignácio Roiz, a qual se fez de vela a uma hora da manhã do dia 16, que tem ordem dos Senhores do Governo para deixar sair a qualquer hora todas as embarcações sem senha e só sujeitas ao registro. Todas as Fortalezas e Praças de Guerra são sujeitas ao Governador, ou Comandante de Armas da província em que estão incluídas, a estes imediatamente obedecem, e respondem; e por consequência nenhuma outra autoridade [...]⁵³.

João Ignácio Roiz fez três viagens comerciais entre 1817 e 1818, mas se destacou enquanto fiador de viagens de embarcações saídas do porto de Vitória, no total trinta entre 1815 e 1825. Portanto, era um homem de negócios assim como os membros da junta, tendo seus interesses representados nessa instância institucional de poder. A luta dos membros da junta em interferir nas fortalezas litorâneas do Espírito Santo ligava-se diretamente a suas atividades como negociantes, atuando, a partir da junta do governo provisório, pela flexibilização do controle do fluxo das embarcações litorâneas, evitando aproximações perigosas aos rochedos da costa. Com uma parcela (mais de um 1/5) das autoridades (membros da junta, clérigos e vereadores) composta por negociantes, as decisões políticas tomadas no Espírito Santo nas primeiras décadas do Oitocentos levavam em conta as redes mercantis que envolviam a província.

A unidade entre Brasil e Portugal alimentava a expectativa dos negociantes em ampliar suas redes mercantis, ao mesmo tempo em que permitia a manutenção delas. A unidade política era a garantia de que as transações comerciais fluiriam, pelo menos, entre as províncias

⁵³ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 383. Livro 208 Ofícios recebidos Presidente de Província do Espírito Santo. Vitória.

americanas. A presença da família real no Brasil favoreceu o comércio Espírito Santo com o Rio de Janeiro. De 1815 a 1820, o porto do Rio de Janeiro absorveu sozinho 23,76% das embarcações que saíram do porto de Vitória no período, convertendo-se no principal destino dessas embarcações (Tabela 6).

Com articulação política, desde o início do Oitocentos, os negociantes que circundavam a vila de Vitória não observaram à distância as mudanças do início de 1822. É provável que para eles a “Restauração” significasse a possibilidade da refundação do Reino do Brasil unido a Portugal com mais igualdade entre suas diferentes partes, o que lhes garantiria maior inserção comercial em outras regiões, como desejavam. Mas a volta do rei para Portugal e a tentativa das Cortes de levar também o Regente parecem ter dissipado a expectativa.

Portanto, os membros da junta e das câmaras (entre eles negociantes) defendiam, na primeira metade de 1822, a continuação da unidade entre Brasil e Portugal, com “circulação recíproca”⁵⁴ entre as partes dessa união. Tal foi a tônica no Espírito Santo e em geral nas demais províncias brasileiras, como informa Schiavinato: “[...] até meados de 1822, preponderava, no Brasil, a vontade de permanecer no império luso-brasileiro, porque as conveniências eram maiores do que o desejo de retirar-se desta relação [...]”⁵⁵. As redes comerciais do Espírito Santo na década 1815-1825 explicam a importância da unidade política entre as províncias americanas para os negociantes espírito-santenses, presentes na junta do governo provisório e nas câmaras. As conexões iam do extremo norte (Maranhão) ao extremo sul (Maldonado⁵⁶) do então litoral brasileiro, sendo os portos de São Mateus, seguido de perto pelo do Rio, os de maior contato. Cada um recebeu, respectivamente, 22,20% e 20,90% do total (860) das viagens provenientes de Vitória de 1815 a 1825 (Tabela 1). Alternativa à unidade luso-brasileira poderia quebrar o pilar político-administrativo dessas redes mercantis.

A regência de D. Pedro, instalada no Rio desde o retorno de D. João a Portugal, por ordem das Cortes, também integrava esse esteio político-administrativo. Para vereadores e membros da junta do Espírito Santo, a resolução de D. Pedro em ficar no Brasil contribuía para a unidade das províncias lusitanas europeias e americanas⁵⁷. Eram celebrados, a uma só vez, as

⁵⁴ ARQUIVO NACIONAL. Série Interior Idd 9 – 607. Rio de Janeiro.

⁵⁵ SOUZA, I. *Pátria Coroada: o Brasil como corpo político autônomo*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. p. 187.

⁵⁶ A Cisplatina, localização de Maldonado, foi anexada ao Brasil em 1820.

⁵⁷ ARQUIVO NACIONAL. Série Interior Idd 9 – 607. Rio de Janeiro.

Cortes, o Reino do Brasil unido a Portugal e a realeza, nessa última incluída a regência do príncipe Pedro⁵⁸. No início de 1822, a regência e as Cortes não pareciam, aos negociantes e autoridades do Espírito Santo, contraditórios entre si. Ao contrário, a presença de D. Pedro no Brasil parecia a esses homens um elo que manteria a unidade com igualdade entre as diferentes partes do mundo luso-brasileiro no início da década de 1820.

Pelo menos até o meado de 1822, a emancipação da América portuguesa, portanto, não era horizonte para os negociantes e autoridades do Espírito Santo. A realidade por eles conhecida era a da realeza no território americano desde 1808, presença que não prejudicou o comércio interprovincial. Pelo contrário, a vinda da realeza para a América definiu o Rio de Janeiro “[...] como centro polarizador das atividades econômicas da região centro-sul do Brasil⁵⁹.” Romper essa configuração política, por outro lado, não era garantia da manutenção desses laços mercantis. Conforme Ribeiro, em 1822 afirmava-se a “[...] emancipação não como separação política total, mas como preservação da autonomia e dos direitos econômicos [...]”⁶⁰.

Assim, as Cortes lisboetas, no meado de 1822, ainda não eram vistas pelos negociantes e autoridades do Espírito Santo enquanto inimigas; portanto, a ruptura com Portugal ainda não era projeto político interessante a esses homens. Pelo contrário, o discurso perseguia igualdade política entre Brasil e Portugal, mas com autonomia para as suas partes. Na segunda metade desse ano, por outro lado, já se falava na independência do Brasil. Se antes a unidade política entre Portugal e Brasil mantinha as redes mercantis no litoral americano, a ruptura dos laços políticos dessa entidade começava a ser opção. Como explica Neves: “[...] ao longo de 1822, a proposta da separação política foi despontando paulatinamente. Chamava-se a atenção das cortes portuguesas que, através de suas medidas despóticas, longe de apertar a união, [promoviam] a separação”⁶¹.

O relato do ato conjunto de aclamação de D. Pedro como Imperador, feito pela câmara de Vitória e junta do Espírito Santo explicava que a ruptura com Portugal se fizera pelas determinações das Cortes lisboetas que direcionavam à “escravização” do Brasil. As suspeitas

⁵⁸ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Série 751 livro Nº 22. Diário de Governo da Província do Espírito Santo. Fundo Governadoria. Vitória.

⁵⁹ GORENSTEIN, R. Comércio e política. Em GORENSTEIN, R. e MARTINHO, L. M. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1993. p. 220.

⁶⁰ RIBEIRO, G. S. 2002. *A liberdade me construção*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; FAPERJ, 2002. p. 50.

⁶¹ NEVES, L. *Corcundas e Constitucionais: cultura e política (1820 - 1823)*. Rio de Janeiro: REVAN; FAPERJ, 2003. p. 221.

de “escravização” eram motivo para abatimento do comércio. A presença de negociantes na junta, câmara e clero, presentes também no ato, denuncia que a citação da conjuntura comercial no discurso da independência espelhava preocupações reais com o futuro das redes mercantis no Brasil, onde trafegavam as embarcações advindas do Espírito Santo nas primeiras décadas do Oitocentos. A sede da monarquia nessa região, por outro lado, permitiria a “prosperidade” da área⁶².

Além dessas manifestações das Cortes lisboetas, a conjuntura de 1822 na província limítrofe ao norte, por outro lado, deixou os negociantes e autoridades que circundavam a vila de Vitória diante de um impasse. De 1815 a 1820, 36,23% do total (505) das embarcações provenientes de Vitória destinavam-se à Bahia⁶³. Nessa última província, contudo, desde o início de 1822, as circunstâncias políticas eram tensas. Em fevereiro, tumultos começaram em quartéis contra a nomeação do novo governador das armas - Madeira de Mello -, que também desagradara aos membros da junta baiana do governo provisório. O novo comandante só assumiu o posto por meio de forte repressão. Consequentemente, fugiu da capital baiana para o Recôncavo com um contingente de militares e civis. O governo em Salvador, por outro lado, permaneceu vinculado às Cortes e, até o meado de 1823, sem se sujeitar à autoridade do Rio. Nesse contexto, a regência de D. Pedro, no início de setembro de 1822, emitiu portaria em que ordenava

[...] que se não dê despacho de saída a embarcação alguma carregada de mantimentos ou petrechos de Guerra, sem que seus (ilegível) assinem um termo de apresentar documento legal que faça certo que a dita carga se não dirige ao Porto da Bahia, nem a outro qualquer onde estão tropas de Portugal, sob pena de se proceder criminalmente contra os mesmos donos.⁶⁴

A cisão baiana em dois governos, um em Salvador e outro no Recôncavo, refletiu-se diretamente no Espírito Santo pelos laços mercantis entre as duas províncias. Os principais portos baianos que recebiam embarcações de Vitória, nesse momento, eram o “Porto da Bahia”,

⁶² *A Gazeta do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, página 709-714, 26 de nov. de 1822.

⁶³ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

⁶⁴ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751*. Livro Nº 22 Diário de Governo da Província do Espírito Santo. Vitória.

provavelmente referente à capital provincial, São Mateus e Caravelas. Esses dois últimos localizados no extremo sul baiano. São Mateus era o porto baiano de maior contato dos negociantes de Vitória, recebendo de 1815 a 1820 mais de 40% das embarcações capixabas que chegavam à Bahia⁶⁵.

Devido à cisão política da Bahia, com uma junta de governo aderida ao Império do Brasil e outra às Cortes lisboetas, algumas vilas do sul dessa província tomaram o Espírito Santo como referência, caso de São Mateus e Caravelas, respectivamente o primeiro e o terceiro portos baianos mais visitados por embarcações oriundas do Espírito Santo nas primeiras décadas do século XIX. O interesse mercantil do Espírito Santo era evidente em relação a essas duas vilas. Em carta a José Bonifácio de 23 de outubro de 1822, os membros da junta do Espírito Santo comunicavam recebimento do ofício da câmara de Caravelas informando que nela se proclamara a independência do Brasil por meio da aclamação de D. Pedro Imperador. Segundo a junta, a referida câmara também pedia armas, munição e tropas “[...] para se libertarem inteiramente dos inimigos de tão glorioso patriotismo [...]”. De acordo com a correspondência, logo que essa notícia foi sabida fora “[...] aplaudida com geral satisfação, repiques e sinos, e uma salva de sete tiros [...]”. Também informava que mandariam vinte homens para Caravelas, e dois oficiais da primeira linha com os armamentos e munições que pudessem enviar pela mesma lancha que trouxera a requisição. Ressaltava-se que de São Mateus ainda não viera resposta sobre a adesão ao império; por isso tencionava mandar para a vila “[...] alguma força, que os faça resolverem-se.” Ao Andrada, esclarecia-se que as duas vilas eram “muito interessantes”, não apenas porque delas saía “[...] toda a abundância de mantimentos para a Bahia, como porque também podiam ser um bom receptáculo donde os nossos inimigos nos podem inquietar.”⁶⁶

Os laços políticos originários do Espírito Santo também chegaram, em momento próximo, a São Mateus. Em oito de janeiro de 1823, documento da junta exortava ao comandante das armas a “[...] vantagem de se ir quanto antes a São Mateus, uma vez que a província não fica descoberta [...]”. Os integrantes da junta achavam “acertado” o comandante

⁶⁵ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

⁶⁶ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Nº 14 Registro de Ofícios expedidos pela Junta de Governo Provisório. Vitória.

fazer “marchar logo a Tropa”. Em 29 de janeiro, os vereadores mateenses escreviam, respondendo às preocupações dos componentes da junta do Espírito Santo:

Havendo-se aclamado nesta Vila no dia 22 do corrente, S. Maj. de Imperial o Senhor D. Pedro primeiro, e jurado obediência ao mesmo Augusto Senhor, nessa mesma ocasião foi unanimemente acordado pelo Clero, Câmara, Nobreza e Povo, que esta Vila e o seu Distrito enquanto S. Maj. de Imperial não mandasse o contrário fosse imediatamente subordinada a essa província e suas autoridades ficando desde já como parte dela [...].⁶⁷

A submissão da câmara de São Mateus a D. Pedro, portanto, coincidiu com a integração da vila ao Espírito Santo. Caravelas, contudo, continuou baiana. A interferência do Espírito Santo nas duas vilas demonstra que, no início da década de 1820, as redes mercantis entre Espírito Santo e Bahia foram fundamentais para as decisões políticas quanto à autoridade da regência do Rio e das Cortes lisboetas. As redes mercantis, inclusive, ultrapassavam os limites administrativos entre as províncias. Apesar de vila baiana até 1823, desde o início do Oitocentos, São Mateus vinculava-se comercialmente ao Espírito Santo. As autoridades mateenses, como relatado no auto de independência, admitiram se vincular politicamente ao Espírito Santo para manter suas relações mercantis com a região econômica formada por essa província e o Rio.

A crise, que bipartiu o governo da Bahia, fez São Mateus se desvincular administrativamente daquela província para negociar com o sul do Brasil, desviando-se do embargo econômico estabelecido por D. Pedro à Bahia em setembro de 1822. A desvinculação também beneficiou o Espírito Santo. Voltava a seu território a vila perdida no Setecentos, junto com as rendas dos seus negócios, e as redes mercantis ficavam sob o mesmo comando administrativo, a junta provisória espírito-santense.

⁶⁷ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria. Livro 351 – São Mateus. Vitória.

Consolidado o domínio do império brasileiro sobre o território da Bahia, enfim, verificou-se o restabelecimento dos antigos vínculos comerciais. É o que se percebe comparando-se a proporção de viagens náuticas de Vitória à Bahia, nos biênios 1822-1823 e 1824-1825 (mesmo sem contar São Mateus enquanto porto baiano):

Tabela 7 - Viagens náuticas de Vitória à Bahia (1822-1823 e 1824-1825)

	Bahia		Todos os destinos	
	Bahia	Porcentual	Viagens	Porcentual
1822-1823	10	14,70	68	100
1824-1825	38	13,76	276	100

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Segundo a Tabela 7, a participação percentual dos portos baianos nas viagens cai quase um dígito de um biênio para outro. Em números absolutos as viagens, porém, quase quadruplicam do primeiro para o segundo período as saídas para a Bahia. Por que a observação é importante? Porque a queda percentual decorre do aumento de 300% no segundo interstício em relação ao total das viagens procedentes de Vitória no biênio 1822-1823, crescendo a participação de outros portos (Tabelas 4, 5 e 6).

No biênio 1824-1825, por outro lado, São Mateus se estabeleceu como principal ponto da rede, absorvendo 34,78% das embarcações providas de Vitória. Apesar de a vila deixar de ser porto extra provincial nortista, no período, as viagens para os portos setentrionais representaram 27,53%, contra 19,11% do biênio 1822 a 1823. O porto do Rio de Janeiro, no último biênio, por outro lado, despontou como o porto extra provincial mais importante para o Espírito Santo, recebendo 16,30% das embarcações oriundas dessa província⁶⁸. Assim, apesar da porcentagem das viagens para o norte (27,53%) superar a das viagens meridionais (18,47%),

⁶⁸ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

nos primeiros anos do Império, o sul ainda se destacava, pois, das 51 viagens austrais, 45 eram para o porto do Rio de Janeiro, enquanto as 76 viagens setentrionais se distribuíam entre onze portos. O Rio, nas primeiras décadas do Oitocentos, consolidava-se como principal porto extra provincial das redes mercantis da praça mercantil do Espírito Santo⁶⁹.

No alvorecer do Império, portanto, essas redes, que antes já ultrapassavam os limites norte e sul do Espírito Santo, se consolidavam e expandiam. Outra forma de demonstrar a expansão é comparar os períodos 1819-1820 (véspera da independência) e 1824-1825 (final da série) desconsiderando o biênio 1822-1823, cujo fluxo reduzido atípico deveu-se ao embargo à Bahia. Enquanto o primeiro biênio somou 192 embarcações, o último contou com 276, ou seja, aumento de 43,75%. A fundação do Império, portanto, representou bom negócio para o Espírito Santo em relação às redes mercantis.

Quadro 1 - Viagens náuticas oriundas de Vitória (1819-1820 e 1822-1823)

Biênio	Viagens
1819-1820	192
1822-1823	276

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

Portanto, o entendimento das opções políticas vencedoras no Espírito Santo no início da década de 1820 não deve ter como referência apenas a regência de Pedro, assentada no Rio, e as Cortes lisboetas. Os acontecimentos da Bahia também devem ser considerados, pelos laços mercantis anteriormente estabelecidos pelos negociantes do Espírito Santo com os portos daquela província. Ou seja, à medida que a tensão política aumentava na Bahia, com Madeira tomando postura pró-Cortes e progressivamente em oposição a D. Pedro, os negociantes, clérigos, vereadores e membros da junta do Espírito Santo viam com mais clareza a necessidade de escolher entre o Rio e aquela província (pró-Cortes), no intuito de salvar o maior número

⁶⁹ ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Fundo Governadoria Série 751 livros*. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória.

possível de portos litorâneos. A adesão ao Madeira e às Cortes significaria o fechamento dos portos fluminenses às embarcações do Espírito Santo. A manobra política das autoridades da província, boa parte deles negociantes, foi aderir ao regente, garantindo os portos fluminenses. Aproveitando-se da cisão política baiana, a elite dirigente passou a cortejar as vilas não submissas ao Madeira e com mais laços mercantis com o Espírito Santo: São Mateus e Caravelas. O resultado, como visto, foi a reincorporação de São Mateus, que dividia com o Rio de Janeiro o primeiro lugar de importância para as redes mercantis do Espírito Santo nas primeiras décadas do século XIX. Pode-se concluir que os maiores vínculos mercantis do Espírito Santo com o comércio brasileiro, e não com o europeu, como demonstram as tabelas, foram fundamentais para a decisão política em 1822 de acompanhar a “classe dominante estabelecida no Sudeste”⁷⁰ na fratura da unidade política entre Brasil e Portugal. O setor espírito-santense, por sua vez, tem na conjuntura política baiana um poderoso incentivo para acompanhar os demais negociantes do então sudeste.

REFERÊNCIAS

Fontes

A *Gazeta do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1808-1822. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/gazeta_rj/gazeta.htm.>

ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751. Livro 05 Registro de Provisões. Vitória.

ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Nº 14 Registro de Ofícios expedidos pela Junta de Governo Provisório. Vitória.

ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Série 751 livros 22 e 26. Vitória.

ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Registro de Ofícios do Governo Provisório. Vitória.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO – CTA: AHU – Espírito Santo, cx. 08, docs. 08, 46, 47.

⁷⁰ RIBEIRO, G. S.; PEREIRA, V. O Primeiro Reinado em revisão. In GRINBERG, K.; SALLES, R.. *Coleção Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. Vol. 1, p. 144.

ARQUIVO NACIONAL. Série Interior Idd 9 – 607. Rio de Janeiro.

Obras Gerais

CAMPOS, A. P. Escravidão e creolização: a capitania do Espírito Santo, 1790-1815. In: FRAGOSO, F.; FLORENTINO, M., SAMPAIO, J; CAMPOS, A (Org.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes, 2006. p. 571-608.

CARVALHO, E. F. 2008. *Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo (1790 a 1821)*. Vitória: PPGHIS - UFES, 2008.

CARVALHO, E. F. *Redes Mercantis: a participação do Espírito Santo no complexo econômico colonial de 1770-1821*. Vitória: Secult, 2010.

CHRYSOSTOMO, M. I. J. *Ideias em Ordenamento, Cidades em Formação: a produção da rede urbana na província do Rio de Janeiro*. PPGHIS - UFRJ, 2006.

DAEMON, B. *História, descoberta e estatística do Espírito Santo*. Vitória: Tipografia do Espírito-Santense, 1879.

FRAGOSO, J. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790 - 1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GORENSTEIN, R. Comércio e política. In: GORENSTEIN, R.; MARTINHO, L. (Org.). *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1993. p. 125-240.

MARTINS, M. F. V. Das racionalidades da História: O Império do Brasil em perspectiva teórica. *Almanack*, São Paulo, n.4., p. 53-61, 2012. <https://doi.org/10.1590/2236-463320120403>

MELLO, E. C. *A outra independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004.

MONJARDIM, L. P. *História Política da família Monjardim*. Vitória: Lei Rubem Braga, 2003.

NEVES, L. M. B. P. *Corcundas e Constitucionais: cultura e política (1820 - 1823)*. Rio de Janeiro: REVAN/FAPERJ, 2003.

PENA, M. F. *História da Província do Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Tipografia de Moreira, 1878.

RIBEIRO, G. S. *A liberdade em construção*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/FAPERJ, 2002.

RIBEIRO, G. S.; PEREIRA, V. In: GRINBERG, K.; SALLES, R. *O Primeiro Reinado em Revisão*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 137-174.

SAINT-HILAIRE, A. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Belo Horizonte: Editora da USP/Livraria Itatiaia Editora LTDA, 1974.

SANTOS, E. F. O território do Espírito Santo no fim da era colonial. In: BITTENCOURT, G. *Espírito Santo: um painel da nossa história*. Vitória: Imprensa Oficial, 2002. p. 123-154.

SILVEIRA, P. G. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de Cabotagem, 1799-1822*. Rio de Janeiro: PPGHIS/UFRJ, 2013.

SOUZA, I. L. F. S. C. *Pátria Coroada: o Brasil como corpo político autônomo*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

VASCONCELLOS, I. A. *Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1978.

Recebido em:24/02/2021 – Aprovado em: 03/11/2021