

COMÉRCIO MARÍTIMO DE ABASTECIMENTO: O PORTO DE IGUAPE (SP), 1798-1880

Aginaldo Valentin*

Resumo: A comunicação apresenta o movimento comercial registrado no porto de Iguape, localizado no Vale do Ribeira Paulista, entre os anos de 1798 e 1880. Durante este período, a região especializou-se no cultivo de arroz, negociado principalmente com a cidade do Rio de Janeiro. As fontes utilizadas – Mapas de Exportação e Importação (anexos aos Maços de População) e relatórios mensais da Mesa de Rendas de Iguape – fornecem quantidade e preço das mercadorias transportadas pelas embarcações que cruzavam a costa paulista, bem como o fluxo desses navios. Verifica-se que a quantidade de arroz exportada conheceu expansão até o início da segunda metade do Oitocentos, estabilizando-se ao redor de 100 mil alqueires anuais. De outro lado, a forte elevação do preço do arroz, principalmente depois de 1850, gerou sucessivos saldos positivos na balança comercial iguapense, delimitando a fase de maior prosperidade econômica da localidade.

Introdução

Expressando suas preocupações sobre a forma de elucidar os mecanismos do comércio interno colonial, José Roberto do Amaral Lapa destacava, em 1993, que

“(…) para um programa de estudos de sua inserção na economia colonial, acreditamos que sua viabilização está ainda muito centrada em pesquisas que de certa maneira e num momento preliminar deverão ser feitas em termos regionais”¹

É exatamente esta a motivação que gera a presente comunicação. A localidade escolhida como tema dessa investigação – a vila de Iguape durante os séculos XVIII e XIX – conheceu um período de prosperidade econômica em função do cultivo do arroz. Sua produção, especialmente a partir da terceira década do Oitocentos, destinada ao consumo interno da Colônia (e depois do Império), propiciou a acumulação de riqueza registrada, ainda hoje, nos casarões espalhados pelo atual núcleo histórico da cidade. Os condicionantes do desenvolvimento de um quadro no qual se observava uma quase monocultura da gramínea – praticada tanto por pequenos grupos familiares

* Mestre e Doutorando em História Econômica – FFLCH/USP e pesquisador do Núcleo de Estudos em História Demográfica – N.E.H.D. – FEA/USP.

¹ LAPA, José Roberto do Amaral. O interior da estrutura. In SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.) **História Econômica do Período Colonial**. 2ª ed. revista. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Edusp, 2002.

como por proprietários de variados tamanhos de plantéis de escravos –, ainda carecem de maior investigação, seja em relação à história paulista, isto é, uma história regional, seja em termos do circuito de acumulação gerado por gêneros agrícolas voltados para o consumo interno, *vis-à-vis* o relativo isolamento geográfico da vila de Iguape dos centros consumidores de seu principal produto.

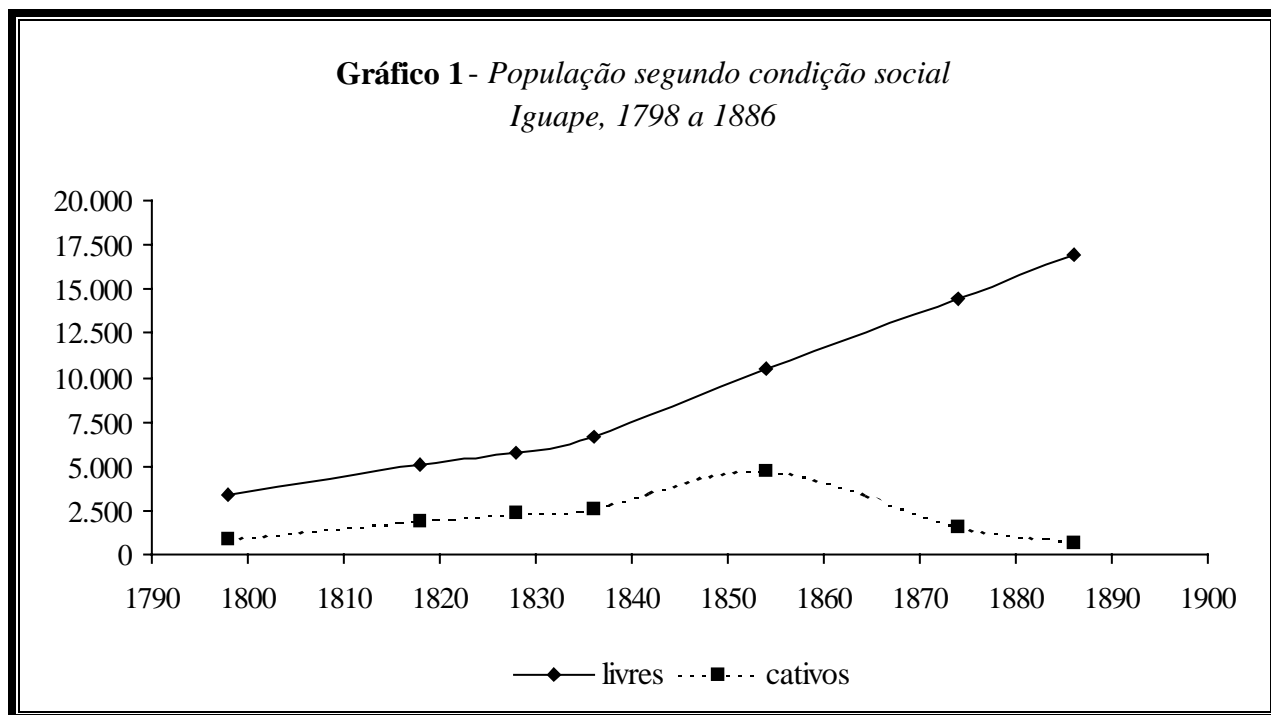
O presente trabalho representa um primeiro esforço no sentido de sistematizar os informes relativos à comercialização da gramínea, todos obtidos em fontes depositadas no Arquivo do Estado de São Paulo (doravante AESP). Para tanto, organiza-se em quatro partes: a primeira apresenta um pequeno histórico da vila de Iguape e um balanço historiográfico sobre a principal atividade econômica exercida por seus moradores durante o século XIX; a segunda parte trata da movimentação portuária propriamente dita, isto é, a quantidade e destino das embarcações registradas no porto iguapense. O montante das exportações e importações realizadas através desses navios recebe um tratamento agregado na terceira seção, assim como as quantidades e preços do produto agrícola mais notável do vale do Ribeira ao longo do Oitocentos. Nas considerações finais, apresenta-se um balanço dos resultados obtidos e as perspectivas de continuidade da pesquisa.

A vila de Iguape: história, população e economia

A origem de Iguape remonta ao início da colonização portuguesa.² No início do século XVII, a vila consolida-se em seu local atual, às margens do Mar Pequeno, sendo construídas a primeira igreja matriz, dedicada à padroeira Nossa Senhora das Neves, a Casa da Câmara, a Cadeia e a Casa de Fundição do Ouro. Nessa época, intensificou-se a mineração aurífera na região. A Vila de Nossa Senhora das Neves então conheceu o seu primeiro surto de expansão econômica, não obstante o ouro de aluvião não atingir quantidades expressivas. Com os descobertos das Minas Gerais, parte de sua população emigra, estabelecendo um período de relativa decadência na região.

² O breve histórico da vila de Iguape aqui apresentado baseia-se nos informes retirados de YOUNG, Ernesto G. Esboço histórico da fundação da cidade de Iguape. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. II, p. 49-153, 1898 e FORTES, Roberto. **Iguape... Nossa História**. 2 vol. Iguape: edição do autor, 2000.

Somente em meados do século XVIII a vila começou a se erguer economicamente com o advento das atividades ligadas à construção naval. Nesse período, estabeleceram-se em Iguape alguns estaleiros nos quais foram construídos inúmeros navios e barcaças encomendados por armadores de Santos e do Rio de Janeiro. A partir da segunda metade do Setecentos, o arroz passa a ter expressão na vida econômica da vila.³ As observações preliminares indicam que seu cultivo, pelo menos na primeira trintena do Oitocentos, ocorria independente da presença de mão-de-obra cativa nos fogos. Uma primeira dimensão desse evoluir pode ser avaliado através do Gráfico 1, que apresenta a população livre e cativa entre 1798 e 1886.



Obs.: Em 1854, 1874 e 1886 os resultados excluem o município de Xiririca (atual Eldorado Paulista), desmembrado em 1842.

Fontes: 1798, 1818 e 1828: AESP, Maços de População; 1836: MÜLLER; 1874: MARQUES; 1854 e 1886: CAMARGO.⁴

³ Aparentemente, a fase de intensificação do cultivo de arroz em Iguape guarda estreitos liames com o período conhecido como “renascimento agrícola” da Capitania paulista. No quadro mais amplo, reflete as preocupações do Marquês de Pombal com a defesa dos territórios do sul da América Portuguesa, traduzida pela autonomia administrativa do território piratiningano em 1765, com a nomeação do Morgado de Mateus para o cargo de capitão-general. Sobre o governo pombalino, ver, por exemplo, FALCON, Francisco José Calazans. **A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada**. São Paulo: Ática, 1993 e MAXELL, Kenneth. **Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. Para o período do Morgado de Mateus, a pesquisa de BELLOTTO, Heloísa Liberalli. **O governo do Morgado de Mateus: primórdios da restauração da Capitania de São Paulo**. 1976, Tese (Doutorado em História) – FFLCH/USP.

⁴ MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d’um quadro estatístico da província de São Paulo: ordenado pelas leis municipais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837**. Introdução de Honório de Sylós. 3ª ed. facsimilada. São

Em 1798 a população total presente na vila de Iguape somava 4.291 pessoas, sendo 3.354 livres (78,2%) e 937 cativos (21,8%). No ano de 1836, livres e escravos somavam 9.366 pessoas, ou seja, ao longo de praticamente 4 décadas a população mais do que dobrou (uma variação de 118,3%). O segmento livre atingiu 6.719 pessoas, representando um aumento da ordem de 100,3%; os escravos, perfizeram 2.647 homens e mulheres, vale dizer, um incremento de 182,5%. Segundo os mapas de exportação de Iguape, em 1798 o porto exportou 10.000 alqueires (ou 5.000 sacas) de arroz, sendo 4.000 alqueires para o Rio de Janeiro e 6.000 alqueires para Santos. Tomando o preço médio de Rs. 1\$200 por alqueire, a receita total naquele ano rendeu Rs. 12:000\$000. Em 1836, Müller indica que pelo mesmo porto saíram cerca de 60.000 alqueires de arroz (ou 30.000 sacas), totalizando Rs. 96:976\$000, ou seja, um preço médio de Rs. 1\$600 por alqueire.⁵ Se o preço por alqueire sofreu um acréscimo de apenas 33,3% no período considerado, a produção total de arroz na região cresceu praticamente 6 vezes e a receita anual, 8 vezes.

Em agosto de 1827 foi iniciada a abertura do Canal do Valo Grande. Até essa época, todo o transporte de sacas de arroz era feito em canoas até o Porto do Ribeira e dali eram levadas em carroças até o Porto de Iguape (Porto Grande). Para facilitar o transporte das sacas e também reduzir as despesas com fretes, decidiram abrir esse canal, com cerca de 3 quilômetros de comprimento. O projeto, concebido originalmente no início do século XIX, só foi totalmente terminado por volta de 1852. Segundo Roberto Fortes, grassa entre os iguapenses que a obra foi responsável pela decadência econômica da região.⁶ Apesar de concluída no início da segunda metade do século XIX, já na década anterior apresentava os primeiros sinais de assoreamento, resultado das freqüentes cheias que atingiam o rio Ribeira. Conforme destaca Roberto Braga,

“A abertura do canal do Valo Grande não causou apenas prejuízos materiais e susto à população ribeirinha, teve conseqüências muito mais graves para toda a região. O violento processo de erosão desencadeado pelo encurtamento do curso e aumento da declividade do rio causou, por sua vez, um rápido processo de assoreamento. Em

Paulo: Governo do Estado, 1978. (Coleção Paulística, 11); MARQUES, Manoel Eufrásio de Azevedo. **Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo**: seguidos dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capitania de São Vicente até o ano de 1876. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. (Reconquista do Brasil, nova série, v. 3-4); CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**. São Paulo: IPE/USP, 1981. (Ensaio econômico, 14).

⁵ Cf. MÜLLER, Op. Cit., p. 122 e 128.

⁶ FORTES, Op. Cit., p. 201-205.

1903, já havia tomado o porto por completo, inviabilizando a entrada de navios de maior porte”.⁷

O quadro esboçado até aqui indica um período de relativa prosperidade decorrente da expansão da rizicultura.⁸ A maior parte dos ganhos auferidos possivelmente relacionava-se com a ocupação de terras incultas ao longo do rio Ribeira e seus afluentes, principais vias de transporte e fornecedores da energia hidráulica para o acionamento dos engenhos de arroz. Um relatório encaminhado pela Câmara Municipal de Iguape ao Governo provincial em 1852 arrolou a presença de 39 engenhos de arroz espalhados pelos rios da região, cuja capacidade de produção oscilava de 100 a 2.500 sacas de arroz por ano (valor mediano igual a 1.000 sacas).⁹ Em 1861, em resposta a nova consulta, encaminhou a Câmara o seguinte quadro sobre as fábricas presentes em Iguape:

“Podem-se elas classificar do modo seguinte: 120 de pilar arroz, 22 de moagem e destilação de aguardente e 4 de fabricar café. O estado de adiantamento delas não é grande, pelo contrário ressentem-se de grande atraso e a força bruta em quase todas substitui a arte e por isso o resultado geral dos produtos não correspondem ao número de fábricas que existem. Possui ainda este município muitas olarias onde se fabricam telhas e tijolos para seu consumo; fabrica-se também muita louça ordinária, tachos, potes e moringas e destas exportam-se algumas. A cal para construção dos edifícios é feita toda no município”.¹⁰

É notável a discrepância entre as quantidades de engenhos no curto intervalo de tempo; se no primeiro caso há a possibilidade de subenumeração dos pequenos engenhos, o segundo valor – ainda que propositadamente elevado – parece refletir o auge da cultura do arroz na região. Os

⁷ BRAGA, Roberto. Raízes da questão regional no Estado de São Paulo: considerações sobre o Vale do Ribeira. **Geografia**, Rio Claro, Vol. 24, n. 3, p. 43-68, 1999, p. 12.

⁸ Essa disseminação da cultura do arroz é bem acentuada na freguesia de Iporanga – então pertencente à vila de Apiaí –, posicionada às margens do referido rio, porém já nas encostas da Serra do Mar: “*Iporanga conheceu um período francamente expansionista a partir da década de 1820. Observando as ocupações relatadas no ano de 1816, a maioria de seus moradores envolvia-se com atividades agrícolas, não merecendo anotações específicas por parte do recenseador. Porém, 11 domicílios (ou 18,0% das unidades em Iporanga) praticavam o cultivo do arroz. Esse número, em 1824, atingiu 20 unidades domiciliares ou 33,3%. Em 1835, pelo menos 111 dos 140 domicílios de Iporanga colhiam arroz em alguma quantidade. Os dados fornecidos pelas listas indicam, em 1824, uma produção total de 2.400 alqueires e de 16.251 alqueires em 1835, com média igual a 137,7 alqueires por domicílio e 93,0 alqueires como valor mediano (...)* Essa crescente especialização no cultivo da gramínea possivelmente seja a maior responsável pelo dinamismo populacional em Iporanga a partir da terceira década do Oitocentos” (VALENTIN, Agnaldo. **Nem Minas, nem São Paulo: economia e demografia na localidade paulista de Apiaí (1732-1835)**. 2001, Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH/USP, p. 221, nota n.º 139).

⁹ AESP, Ofícios Diversos de Iguape, 1848-1852, ordem 1042.

¹⁰ AESP, Ofícios Diversos de Iguape, 1859-1861, ordem 1044.

valores indicados no Gráfico 1 para o ano 1854 reafirmam de forma incontestável a fase venturosa resultante da comercialização do arroz, pois apenas em Iguape e suas freguesias, a população livre atingia mais de dez mil pessoas (10.519) e a escrava, 4.702.¹¹ Alternativamente, o esforço realizado por Roberto Fortes na sistematização das informações sobre a produção de arroz pouco acrescentou nesse aspecto: em 1845, a quantidade de arroz exportada atingiu 48.670 sacas, rendendo Rs. 161:674\$200. Entre 1850 e 1880, o número médio de sacas exportadas estaria ao redor de 50.000. Possivelmente por conta desse excedente exportador, Roberto Fortes associa esta fase ao apogeu do cultivo do arroz: na última década do século XIX, os três valores obtidos pelo autor (41.553 sacas em 1891, 29.274 em 1896 e 36.485 em 1897) mostram-se menores do que a média anteriormente indicada, sugerindo assim a fase descendente do cultivo da gramínea.¹²

Tal conjuntura, ressalte-se, provavelmente foi favorecida pelo intenso afluxo de cativos africanos durante a primeira metade do século XIX. Entre os dados preliminares obtidos para a elaboração do projeto de pesquisa, verificou-se nos registros de exportações e importações da vila a entrada de 62 escravos novos em 1828 e 157 no ano seguinte.¹³ Por outro lado, conforme indica o Gráfico 1, a alteração da conjuntura com o fim do tráfico atlântico refletiu de forma significativa na estrutura demográfica da população de Iguape; de fato, em 1874, *pari passu* ao crescimento da população livre, nota-se uma redução do contingente cativo, que representava 1.584 pessoas no referido ano e apenas 679 na antevéspera da abolição (1886).

¹¹ Não é possível o cálculo das taxas de crescimento, pois conforme indica a observação do Gráfico 1, ocorreu um desmembramento territorial em 1842, resultante da emancipação de Xiririca. No referido ano o porto de Iguape registrou a saída de 55.053 sacos de arroz (ou 110.106 alqueires o que equivale a um crescimento de 83% em relação à quantidade exportada em 1836), correspondendo a Rs. 305:188\$500 (AESP, Ofícios Diversos de Iguape, ordem 1040).

¹² Essas transações foram realizadas através de 26 registros de saídas de embarcações (brigues, patachos e iates), a maioria pertencente a comerciantes iguapenses (AESP, Ofícios Diversos de Iguape, 1859-1861, ordem 1044). Marcia Naomi Kuniuchi identificou, em anúncios do *Jornal do Comércio* do primeiro semestre de 1854, 13 carregamentos de arroz desembarcados no porto do Rio de Janeiro provenientes de Iguape (cf. KUNIOCHI, Marcia Naomi. **Crédito, negócios e acumulação**: Rio de Janeiro: 1844-1857. 2001, Tese (Doutorado em História) – FFLCH/USP, p. 166).

¹³ Em 1828 o valor gasto nessas aquisições correspondeu a 21,0% do total das importações realizadas pela vila; no ano seguinte essa participação representou 25,1%, indicando ser esse tipo de investimento condicionado pela capacidade de compra, o que por sua vez decorre do sucesso das colheitas e vendas realizadas pelos produtores de Iguape (AESP, Ofícios Diversos de Iguape, 1818-1831, ordem 1038).

Esse conjunto de dados sugere a perda de dinamismo da região, pois possíveis quedas de rendimento não apenas impediram a manutenção do ritmo de aquisições pelo conjunto dos escravistas observado no início do século XIX (e talvez até 1850) como provavelmente alguns desses proprietários passaram a se desfazer de seus escravos como uma forma de obter liquidez diante das agruras causadas pela aludida queda da comercialização do arroz. Esta remete para além de um quadro desfavorável quando do fim do tráfico atlântico de escravos; pois não deixa de ser notável que a produção agrícola da vila tenha perdido fôlego justamente no momento de maior expansão da Província paulista com a consolidação do café no Vale do Paraíba e posterior avanço pelo Oeste Paulista e que poderiam constituir mercados consumidores do principal cultivo iguapense.

Por outro lado, externamente à localidade, há alterações não menos importantes que precisam ser apreciadas. Uma delas, concomitante à expansão da produção em Iguape, diz respeito a um caráter dual do arroz na economia colonial. Em verdade, essa gramínea não pode ser caracterizada, pelo menos no período entre o final do século XVIII e início do XIX, como sendo exclusivamente de consumo interno ou tão-somente um produto agrícola exportável.¹⁴ Entre 1772 e 1807, do porto do Rio de Janeiro saíram cerca de 166 mil sacas de arroz ou cerca de 4.600 sacas por ano. Em 1777 as exportações de açúcar refinado renderam Rs. 114:155\$650; as de arroz, pouco mais de 3 contos de réis (Rs. 3:669\$760). Já em 1796, esses valores atingiam Rs. 571:844\$700 e Rs. 23:257\$500, respectivamente.¹⁵ No conjunto, o arroz ocupava a quinta posição como produto de exportação, correspondendo a 4% do valor total exportado no período assinalado, tendo Portugal como principal destino. A quantidade total de arroz exportada variou de pouco mais de 427 mil arrobas em 1796 a cerca de 780 mil em 1806. Neste último ano, por exemplo, Maranhão e Pará respondiam por mais de seis décimos (62,4%) desse total, seguidos

¹⁴ “*Quanto ao arroz, embora se consuma largamente no país, o grande volume de sua produção se explica sobretudo pela exportação que dele se faz. Podemos mesmo distinguir, na rizicultura colonial, um setor de grande lavoura, como no Maranhão, e também em menor escala, no Pará e no Rio de Janeiro, onde o estímulo é claramente o de comércio exterior; e outro, de proporções muito mais reduzidas, disseminando por várias regiões, e que tem o mesmo caráter das demais culturas exclusivamente de subsistência, como as de mandioca e do milho*” (PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 21ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1989, p. 158).

¹⁵ Cf. LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial financeiro**. 2 vol. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 59 a 63.

pelo Rio de Janeiro (29,1%). Nesse ano não constava nenhuma exportação através do porto de Santos.¹⁶

Aparentemente as exportações de arroz pelos portos do litoral sul brasileiro, reflexo do sucesso das vendas realizadas pelos portos do Pará e Maranhão, foram conjunturais, conforme reflete Celso Furtado acerca do sucesso da empresa maranhense:

“Tão importante quanto a ajuda financeira, entretanto, foi a modificação no mercado mundial de produtos tropicais, provocada pela guerra da independência nos EUA e logo em seguida pela revolução industrial inglesa. Os dirigentes da companhia perceberam desde o início que o algodão era o produto tropical cuja procura estava crescendo com mais intensidade e que o arroz produzido nas colônias inglesas e principalmente consumido no sul da Europa não sofria restrição de nenhum pacto colonial”.¹⁷

Em relação ao Rio de Janeiro, os dados de Larissa Brown mostram essa “febre” em algumas freguesias cariocas, especialmente Itaguaí, que na década de 1810 exportou para o porto do Rio de Janeiro, em média, cerca de 13.000 alqueires anuais. Sua percepção corrobora a idéia expressa acima: “(...) *rice was among the most important exports of Itaguaí during the early nineteenth century. By the eighteen-teens, however, rice shipments were in decline while coffee was in the ascendant*”.¹⁸ Ademais, o mercado externo de arroz em breve retomaria seu rumo. Os dados relativos à exportação de arroz pelos Estados Unidos indicam que a quebra acima referida restringe-se apenas à década de 1770, não obstante os drásticos efeitos da independência das colônias inglesas nas áreas produtoras de arroz:

“During the Revolutionary War the great rice plantations of both Loyalists and Americans fell into disrepair and their slaves escaped, approximately 7.000 fleeing to the British lines, where they grant freedom. Others fled into the back country to find refuge with de Creek Indians and into Florida with the Seminoles. After the war, the rice coast was slowly rehabilitated and the plantations of this area once again became thriving units”.¹⁹

¹⁶ Cf. ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ed. Ática, 1980 (Ensaio, 64), p. 392 a 398.

¹⁷ FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 23ª ed., São Paulo: Ed. Nacional, 1989 (Biblioteca Universitária, série 2, Ciências Sociais, v. 23), p. 91.

¹⁸ BROWN, Larissa Virginia. **Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822**. 1986, Tese (Phd em História) – University of Virginia, p. 324.

¹⁹ SMITH, Julia Floyd. **Slavery and rice culture in low country Georgia, 1750-1860**. Knoxville: The University of Tennessee Press, 1986, p. 29; sobre os dados de exportação, ver p. 214 e 215.

Sebastião Ferreira Soares, em “*Notas estatísticas...*”, publicado originalmente em 1860, afirma que a exportação de arroz para a Europa pelas províncias do Pará e Maranhão na década de 1850 não ultrapassava os 50.000 alqueires anuais ou 25.000 sacas, cerca de metade da quantidade enviada por Iguape ao porto fluminense no mesmo período.²⁰

Destarte, a importância do arroz exportado pelo Vale do Ribeira para o Rio de Janeiro pode ser dimensionada nos dados coligidos por Larissa Brown: em 1799, Iguape e Cananéia respondiam por 40,5% do total registrado pelas entradas no porto carioca (ou 7.318,5 dos 18.045,5 alqueires); em 1813, 32,8% e, em 1821, 69,2% ou 18.885 dos 31.099,5 alqueires importados.²¹ Não é possível delimitar qual a parcela desse total que era reexportado; no entanto, fatores como a já aludida redução dos arrozais cariocas, a reorganização das áreas produtivas norte-americanas e o crescimento populacional da capital do Império colaboraram para que quinhões cada vez maiores do grão produzido no litoral sul paulista tivessem como destino final o mercado de consumo interno.

É na condição de principal fornecedor desse gênero para a capital do Império que, na segunda metade do século XIX,²² Iguape vivenciaria dois outros eventos de caráter externo: um refere-se ao fim do tráfico atlântico de escravos e o outro respeita à crise de abastecimento de gêneros alimentares no Brasil. O primeiro deles, já enfocado anteriormente, reflete-se na perda significativa de mão-de-obra cativa durante os anos de 1850-1886. Quanto ao segundo problema, não obstante “(...) a ausência de uma política capaz de orientar a produção e os mecanismos de distribuição para o consumo do conjunto de populações urbanas”,²³ o estímulo à importação de

²⁰ Cf. SOARES, Sebastião Ferreira. **Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1977. (Série Pensamento Econômico, 2). No início da década de 1860, os dados compulsados por Eulalia Maria Lobo corroboram a percepção de que o arroz recebido no porto carioca destinava-se ao consumo local, pois não constava mais da lista dos 10 produtos mais importantes da pauta de exportações (cf. LOBO, Op. Cit., p. 273).

²¹ Cf. BROWN, Op. Cit., p. 417. Outro informe que também indica a expansão do comércio nessa fase diz respeito ao fluxo de navios: em 1797, Brown informa que apenas 6 embarcações vindas de Iguape e Cananéia entraram no porto do Rio de Janeiro, número que se manteve razoavelmente constante até 1813, com o registro de 15 navios, valor médio observado até 1822 (Idem, p. 410). Dados preliminares indicam que, na década de 1850, cerca de 50 partidas ocorriam anualmente do porto de Iguape em direção ao Rio de Janeiro.

²² Vale ressaltar que para compor seu famoso índice de preços, Eulalia Lobo utilizou-se, entre outros mantimentos, dos valores do arroz de Iguape entre 1865 e 1888, publicados no *Jornal do Commercio* (cf. LOBO, Op. Cit., p. 959).

²³ LINHARES, Maria Yedda Leite, **História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)**. Brasília: Binagri, 1979, p. 218.

arroz estrangeiro produziu uma considerável redução em seu preço, de Rs. 14\$000/12\$000 para Rs. 8\$000/6\$000 por saca.²⁴

Assim composto o quadro de fundo do evoluer iguapense, a próxima seção busca ressaltar as condições do transporte das mercadorias transacionadas pela vila ao longo do período considerado.

O porto e a movimentação de navios

As listas nominativas concernentes à vila de Iguape passam a fornecer a partir de 1803 – e de forma bastante irregular – as entradas e saídas de embarcações, bem como a quantidade e valor das cargas transportadas. Neste ano registrou-se 15 saídas do porto de Iguape. Exceto quatro novos navios em lastro, 5 deles dirigiram-se para o porto de Santos com carga variada (arroz, madeiras, farinha, milho, feijão, goma etc.), totalizando pouco menos de 9 contos de réis (Rs.8:806\$360). As 4 partidas destinadas ao Rio de Janeiro, compostas principalmente por madeiras e arroz pilado, corresponderam a Rs.1:960\$800.²⁵ Apenas 9 registros de entradas de embarcações com carga constam no relatório do mesmo ano, carregando fazendas secas provenientes do Rio de Janeiro (5 navios), carne seca, toucinho, sal e algodão de Santos e Santa Catarina (4 registros), totalizando Rs.16:960\$017, além Rs. 2:100\$000 em aguardente, toucinho, farinha de trigo e congonha importados por terra de Apiaí, Paranapanema e Paranaguá.

Em verdade, o ano acima considerado insere-se no período que vigorava, em território paulista, a proibição do envios de navios diretamente ao porto do Rio de Janeiro. Este ato original do Capitão-general Bernardo José de Lorena (1788-1797), foi parcialmente revisto em 1798 por Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça em 1798, retomado por Antonio José de Franca e Horta em 1803 e só revogado com a chegada da família real ao Rio de Janeiro.²⁶ A anotação de partidas para o porto do Rio de Janeiro na lista desse ano obrigou o Capitão-mor de Iguape, José Antonio Peniche a comparecer diante do Capitão-general paulista para prestar explicações sobre a infração ocorrida.²⁷

²⁴ Idem, p. 176.

²⁵ Uma das saídas (para Cananéia) não continha a carga e outra, carregada de madeira, não há identificação do destino.

²⁶ Cf. PETRONE, Maria Thereza Schorer. **A lavoura canavieira em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1968, p. 140-151.

²⁷ Cf. AESP, *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, V. 55, p. 172-173 e 250-251.

Seis anos mais tarde a movimentação portuária em Iguape já percebia o impacto da presença da Corte portuguesa no Brasil: das 12 saídas, a maioria destinava-se ao Rio de Janeiro (7 navios) e Santos perdia a primazia do comércio iguapense, com 5 embarcações. As primeiras transportavam principalmente arroz, ao passo que as demais carregaram um leque mais amplo de mercadorias: taboados, café, farinha e milho. Maior distinção nota-se nos valores negociados, pois se através de Santos as vendas geraram o montante de Rs. 4:319\$125, aquelas realizadas com o porto carioca renderam praticamente o triplo (Rs. 13:786\$015). Tal situação também se faz evidente nas importações realizadas: dos 9 navios registrados, 6 procediam do Rio de Janeiro, com carga equivalente a Rs. 6:773\$846 *versus* Rs. 5:338\$792 dos 3 navios oriundos de Santos.

As tabelas seguintes sintetizam os resultados das exportações e importações obtidos entre os anos de 1811 e 1825, período ainda coberto pelos resumos anexos às listas nominativas, porém com ausências.

Tabela 1 – *Movimento de exportação do porto de Iguape, anos selecionados*

Ano	destino	partidas	valor	destino	partidas	valor
1811	Rio de Janeiro	15	28:842\$920	Santos	4	8:910\$780
1812	Rio de Janeiro	15	33:743\$960	Santos	2	4:332\$000
1815	Rio de Janeiro	22	30:491\$920	Santos	3	1:670\$400
1816	Rio de Janeiro	13	17:789\$200	Santos	9	5:842\$920
1817	Rio de Janeiro	16	46:968\$640	Santos	4	3:465\$120
1822	Rio de Janeiro	23	50:904\$200	Santos	3	2:431\$600
1825	Rio de Janeiro	30	48:251\$650	Santos	4	5:907\$780
Total	Rio de Janeiro	134	256:992\$490	Santos	29	32:560\$600

Obs.: Em 1811, um navio com destino a Montevideú.
 Em 1815, um navio com destino ao Rio Grande.
 Em 1816, um navio com destino ao Rio Grande.
 Em 1817, três navios com destino a Montevideú.
 Em 1822, um navio com destino a Montevideú.
 Em 1825, um navio com destino a Buenos Aires e um para Paranaguá.

Fonte: AESP.

Nota-se um incremento significativo no comércio com a praça carioca, tanto em relação ao número de partidas, que duplicou no período considerado, como no montante arrecadado, com acréscimo de mais de 70%. Por outro lado, evidencia-se a diminuta importância assumida pelo porto santista tanto no número de embarcações como no montante transacionado. O perfil das cargas enviadas manteve-se assemelhado ao descrito para o ano de 1803: ao Rio de Janeiro cabiam carregamentos praticamente exclusivos de arroz; para Santos, partiam de Iguape cargas com madeiras e taboados, café, couros e farinha.

Tabela 2 – Movimento de importação do porto de Iguape, anos selecionados

Ano	origem	chegadas	valor	origem	chegadas	valor
1811	Rio de Janeiro	12	27:969\$680	Santos	4	13:080\$500
1812	Rio de Janeiro	10	32:397\$365	Santos	2	8:280\$500
1815	Rio de Janeiro	12	25:340\$320	Santos	7	11:570\$030
1816	Rio de Janeiro	9	25:121\$970	Santos	7	5:364\$800
1817	Rio de Janeiro	16	49:558:220	Santos	7	10:085\$250
1822	Rio de Janeiro	18	48:898\$340	Santos	6	7:957\$600
1825	Rio de Janeiro	13	47:038\$190	Santos	9	6:994\$675
Total	Rio de Janeiro	90	256:324\$085	Santos	42	63:333\$355

Obs.: Em 1817, dois navios vindos de Paranaguá.

Em 1825, um navio vindo de Paranaguá e um de Cananéia.

Fonte: AESP.

A contrapartida do comércio com os dois portos, indicada na Tabela 2, reafirma o vigoroso papel assumido pela praça mercantil do Rio de Janeiro como entreposto comercial. Não obstante, percebe-se um equilíbrio nas trocas realizadas entre Iguape e o porto carioca, além de um reduzido número de chegadas frente às partidas ocorridas (90 e 134, respectivamente). De outro lado, as importações realizadas através do porto de Santos superam as exportações, assim como o número de chegadas (42 *versus* 29). Parte dessa discrepância decorre de alguns navios, originariamente destinados ao Rio de Janeiro, reporem a carga na viagem de retorno no porto de Santos. Ao passo que os oriundos do ancoradouro carioca retornavam carregados de produtos do reino (fazendas secas, vinhos, azeites etc.) e escravos, aqueles vindos de Santos transportavam produtos da terra (farinhas, aguardente, panos de algodão, carne de porco).

Não foi localizado nenhum informe sobre a movimentação portuária de Iguape entre os anos de 1825 e 1842. Com a instalação da Mesa de Rendas, possivelmente em fins da década de 1830, relatórios sistemáticos sobre as entradas e saídas de navios passam a ser produzidos, especialmente após 1842. Os relatórios conservados no Arquivo do Estado de São Paulo permitiram a recuperação de uma série correspondente aos anos de 1842 a 1869. Distintamente dos sumários anexados aos Maços de População, encontram-se apenas dados sobre datas de entrada e saída dos navios, origem e destino, além do nome, tipo de embarcação, proprietário ou

mestre, sem menção à carga transportada. As Tabelas 3 e 4 apresentam, respectivamente, o movimento de saída e entrada recuperados a partir desses registros.²⁸

Tabela 3 – Movimento de saída de navios do porto de Iguape segundo destino, 1842-1869

Ano	Rio de Janeiro			demais localidades		
	total	vapores	tonelagem	total	vapores	tonelagem
1842 ^b	18	-	1.627	7	-	238
1843	19	-	1.984	2	-	45
1844	26	-	2.746	9	-	254
1845	36	-	3.934	7	-	128
1846 ^a	11	-	1.273	4	-	80
1848 ^b	15	1	1.524	1	-	23
1849	34	2	3.811	2	-	20
1850	39	-	4.862	2	-	53
1851 ^b	9	-	1.071	2	-	121
1852	25	-	2.865	4	-	131
1853 ^a	16	-	1.763	4	-	89
1855 ^b	21	2	2.096	2	-	49
1856	42	11	2.664	14	8	318
1857	26	15	1.156	17	20	46
1858	27	6	2.064	11	11	61
1859	27	5	2.168	20	16	315
1860	22	-	2.365	12	9	114
1861	20	-	2.305	4	0	152
1862	29	18	1.586	13	16	86
1863	23	15	1.507	5	8	
1864	30	18	1.998	14	15	87
1865	36	4	2.989	11	1	349
1866	46	-	4.224	16	2	482
1867	38	3	3.661	19	4	592
1868	49	3	4.826	20	14	189
1869	48	6	4.227	23	18	133
Total	732	109	67.293	245	142	4.155

Obs.: tonelagem = soma declarada da capacidade das embarcações (exceto vapores)

1847 e 1854: anos não encontrados.

^a : apenas primeiro semestre

^b : apenas segundo semestre

Fonte: AESP.

²⁸ O destaque aos vapores nas referidas tabelas deve-se ao fato de que tais embarcações, aparentemente, destinavam-se exclusivamente ao transporte de passageiros. A tonelagem indicada não representa a carga real do navio, mas sim sua capacidade máxima. Os totais assinalados não correspondem ao conjunto de registros coletados, pois alguns careciam de informes sobre destino/origem ou capacidade de carga. Assim, na Tabela 3, o total registrado corresponde a 92,4% dos registros; tal porcentagem atinge 94,2% na Tabela 4.

Entre 1842 e 1869 o número total de saídas, 977, corresponde a uma média anual de 37,6 embarcações. Não obstante, ao longo da série notam-se variações importantes. Por exemplo, entre 1842 e 1850 concentram-se 23,7% das partidas (35,7 partidas por ano), na década seguinte 30,8% (40,1 partidas por ano) e, durante 1861 e 1869, 45,5% (49,3 partidas por ano).²⁹ Se desconsiderados os vapores, as médias relativas aos três períodos igualam-se, respectivamente a 35,2, 26,4 e 33,2. Da mesma forma, a carga máxima anual, em média (exceto os vapores), 2.748 toneladas, também apresenta distinções ao longo das quase três décadas consideradas. No intervalo entre 1842 e 1850, esse valor corresponde a 3.477,2 toneladas por ano. Na década seguinte, 2.594,1 toneladas por ano e, no último período, 3.265,9. Em complementação, a tonelagem média por partida, que no cômputo geral corresponde a 98,4 toneladas por embarcação, iguala-se, nas faixas consideradas, a 98,7, 98,7 e 98,3 toneladas por navio, respectivamente. Esses valores serão retomados na seção seguinte.

As saídas para o Rio de Janeiro representaram 69,8%, seguida por Paranaguá (11,1%) e Santos (8,5%). Desconsiderando os vapores, as participações correspondem, respectivamente a 77,4%, 2,3% e 10,6%. Nesse subconjunto, considerando a tonelagem das embarcações, ao Rio de Janeiro destinava-se 87,6% da carga, evidenciando assim a primazia daquela praça no escoamento dos produtos iguapenses, principalmente o arroz.

A Tabela 4 apresenta os registros de entradas entre 1842 e 1869. Uma comparação inicial com os resultados anteriores indicam maior participação de navios oriundos de outras localidades *vis-à-vis* as embarcações remetidas do porto carioca. As entradas totalizaram 1.017 registros, representando um valor médio anual igual a 39,1. As relativas ao primeiro período correspondem a 23,1% (36,1 entradas por ano); no intervalo seguinte, 31,8% (43,1 entradas por ano) e, entre 1861 e 1869, 45,1% (51,0 entradas por ano). Excluindo-se os vapores, as médias são, respectivamente iguais a 35,7, 29,3 e 34,5 registros de entrada por ano. A carga máxima anual, em média (exceto os vapores) igualou-se a 2876,8 toneladas. No intervalo entre 1842 e 1850, esse valor corresponde a 3.488,5 toneladas por ano. Na década seguinte, 2.859,5 toneladas por ano e, no último período, 3.408,6. Já a tonelagem média por partida, que no cômputo geral corresponde a 98,0 toneladas por embarcação, iguala-se, nas faixas consideradas, a 97,7, 97,5 e 98,6 toneladas por navio, respectivamente.

²⁹ As médias calculadas têm como denominador 6,5 anos para o período entre 1842-1850, 7,5 anos para o intervalo seguinte e 9 anos para a última faixa, conforme observações indicadas nas Tabelas 3 e 4.

Tabela 4 – Movimento de entrada de navios do porto de Iguape segundo a origem, 1842-1869

Ano	Rio de Janeiro			demais localidades		
	total	vapores	tonelagem	total	vapores	tonelagem
1842 ^b	17	-	1523	5	-	56
1843	25	-	2612	3	-	57
1844	26	-	2704	11	-	306
1845	35	-	3732	7	-	327
1846 ^a	8	-	1005	6	-	218
1848 ^b	13	1	1261	3	-	230
1849	29	-	3463	6	2	263
1850	38	-	4559	3	-	359
1851 ^b	11	-	1246	2	-	170
1852	24	-	2794	6	-	352
1853 ^a	12	-	1364	5	-	123
1855 ^b	25	2	2413	3	-	76
1856	47	11	3302	14	8	194
1857	32	20	1763	18	15	80
1858	33	7	2667	11	10	61
1859	35	15	2004	9	6	162
1860	31	7	2561	5	2	114
1861	23	-	2636	4	-	152
1862	36	21	2019	11	13	86
1863	27	20	1725	5	6	
1864	30	17	1983	13	15	87
1865	35	4	2879	11	1	349
1866	50	2	4657	15	-	430
1867	43	4	4461	19	3	638
1868	50	4	4347	19	13	189
1869	45	7	3906	23	18	133
Total	780	142	69586	237	112	5212

Obs.: tonelagem = soma declarada da capacidade das embarcações (exceto vapores)

1847 e 1854: anos não encontrados.

^a : apenas primeiro semestre

^b : apenas segundo semestre

Fonte: AESP.

Do total de embarcações, as vindas do Rio de Janeiro representaram 75,3%, seguida por Paranaguá (10,0%) e Santos (8,8%). Desconsiderando os vapores, as participações correspondem, respectivamente, a 81,5%, 4,4% e 11,0%. O rol de produtos importados por Iguape ultrapassa 160 itens (exceto escravos), porém merecem destaque pelo montante envolvido os panos de algodão, carne seca, farinha de trigo, fazendas secas, fumo, miudezas, sal e vinhos, todos oriundos do porto carioca. Exceto pelos queijos e toucinho, o porto de Santos não oferecia

nenhum produto com destaque comercial, porém complementava a oferta carioca com quantidades de açúcar, café, farinha de milho, feijão e fumo.

Um subconjunto das embarcações com 10 ou mais viagens realizadas entre os anos de 1842 e 1869 (23 navios e 628 viagens, correspondendo a 18,5% do total de embarcações e 58,2% dos registros) realizou partidas cuja média oscilou entre 2,2 a 8,2 vezes ao ano, sendo que as embarcações mais próximas ao final do período apresentavam valores médios superiores daquelas existentes no início do intervalo. Não foi encontrada associação entre a capacidade de carga da embarcação e o número médio de viagens realizadas. Dessa forma, assumindo a média geral obtida (4 partidas por ano) e o intervalo médio de permanência desses navios em Iguape (27 dias),³⁰ verifica-se um tempo médio de viagem aproximado de 2 meses.³¹

O conjunto de dados aqui considerados não indica, exceto a ligeira intensificação no ritmo das partidas na década de 1860, diferenças significativas ao longo do período considerado. Dessa primeira aproximação confirma-se o crescimento das transações comerciais na primeira metade do século XIX e sua estabilização já em fins da década de 1840. O desconhecimento de informes sobre partidas e chegadas para os anos posteriores a 1870 impede maior ênfase nessa verificação. Não obstante, conforme será visto na próxima seção, os dados relativos à comercialização do arroz reafirmam a idéia que, já no início da segunda metade do século XIX, a capacidade produtiva de Iguape teria atingido seu limite.

A balança comercial e a importância do arroz

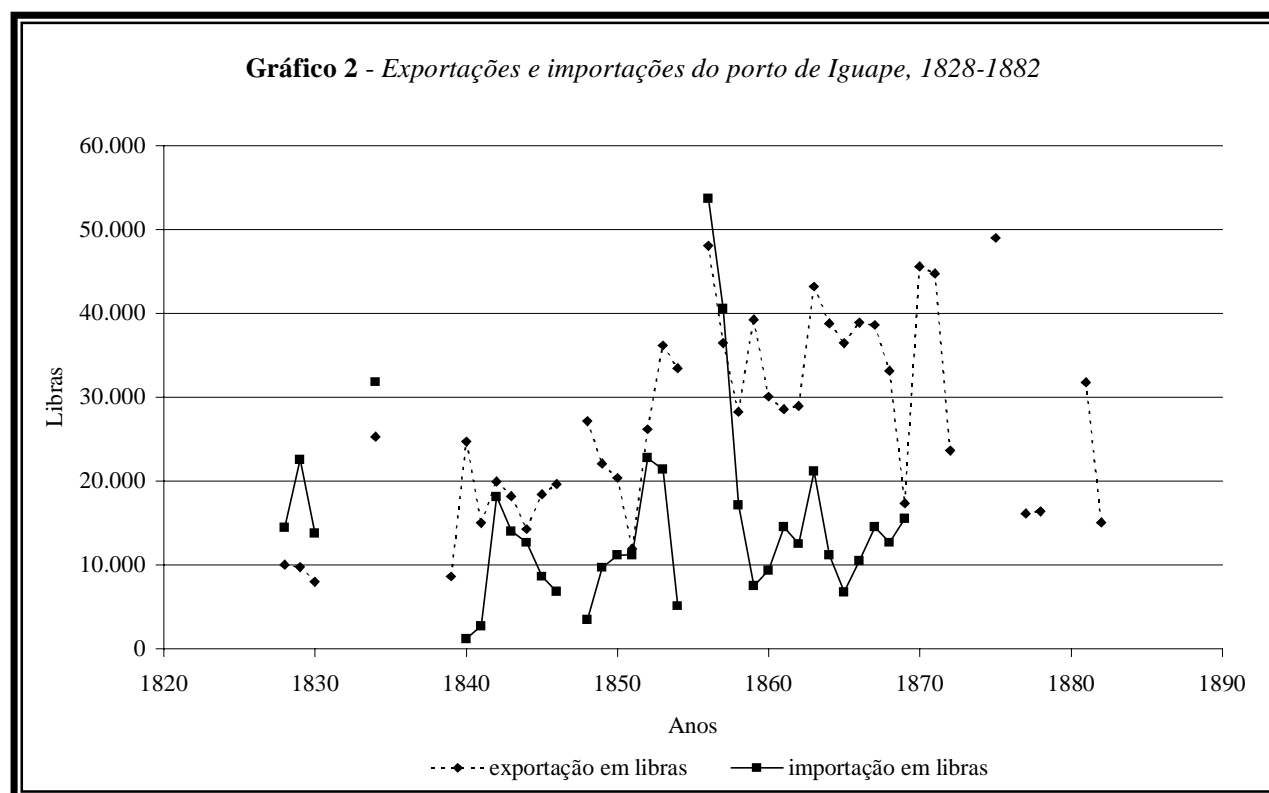
Os resultados expressos no início da seção anterior indicam, no início do século XIX, pequeno déficit no saldo das transações comerciais realizadas pelos iguapenses. No ano de 1798, primeiro a apresentar dados consolidados sobre esse movimento, as exportações somaram Rs. 14:971\$000 e as importações, Rs. 17:754\$579. No ano seguinte o saldo revelou-se francamente negativo, com Rs. 16:558\$280 gastos em importações contra apenas Rs. 8:336\$800 obtidos pelas

³⁰ Assinale-se que, considerando o ano de 1860 como divisor temporal, o tempo de permanência médio das embarcações anteriores ao referido marco (33,3 dias em 276 observações) é estatisticamente maior do que a estada dos navios enviados posteriormente (21,3 dias, 283 observações).

³¹ Assim como indicam os resultados da Tabela 3, nesse subconjunto predominava o Rio de Janeiro como destino (85,4% das partidas), seguido pelo porto de Santos (6,7%).

exportações. Essa tendência repete-se em 1803, porém com um novo patamar para as exportações: Rs. 16:461\$220 versus Rs. 18:860\$017 gastos nas importações.

Os dados expostos nas Tabelas 1 e 2 reafirmam a perspectiva indicada acima. Dos 7 anos considerados, apenas em 2 as exportações superaram as importações. No conjunto, as vendas totalizaram Rs. 253:441\$584 e as compras, Rs. 317:770\$860, resultando em um saldo negativo de Rs. 59:643\$622. No intervalo entre 1811 e 1825, as exportações aumentaram 26,7% e as importações, 35,7%.



Obs.: 1839: apenas segundo semestre
 1840: exceto março, abril, maio e junho
 1841: exceto dezembro
 1851: exceto março, abril, maio e junho
 1854: exceto dezembro
 1862: exceto abril e maio
 1869: apenas segundo semestre
 1872: apenas primeiro semestre
 1877: apenas primeiro semestre
 1878: apenas primeiro semestre
 1882: apenas primeiro semestre

Fonte: AESP.

O Gráfico 2 apresenta o resultado das importações e exportações entre 1828 e 1882, com valores monetários convertidos em libras segundo a taxa de câmbio implícita do IBGE.³² A manutenção dos déficits aparentemente manteve-se até fins da década de 1830. A partir de 1840, acumulam-se superávits sucessivos até 1870, último dos anos com disponibilidade para os valores de importação. Algumas observações podem ajudar a elucidar os resultados obtidos. Conforme já ressaltado, as anotações sobre importações após 1840 não consideram os gastos realizados com escravos. Não há motivo para crer que, pelo menos antes de 1850, parte dos gastos realizados pelos iguapenses destinavam-se à compra de cativos, em conformidade com os sucessivos aumentos da população cativa indicados no Gráfico 1. Como exemplo, tome-se o caso do ano de 1828, que registrou a compra de 62 novos escravos, representando 21% do total das importações daquele ano. Um acréscimo de tal monta nos valores das aquisições realizadas durante a década de 1850 reduziria os ganhos observados no Gráfico 2.

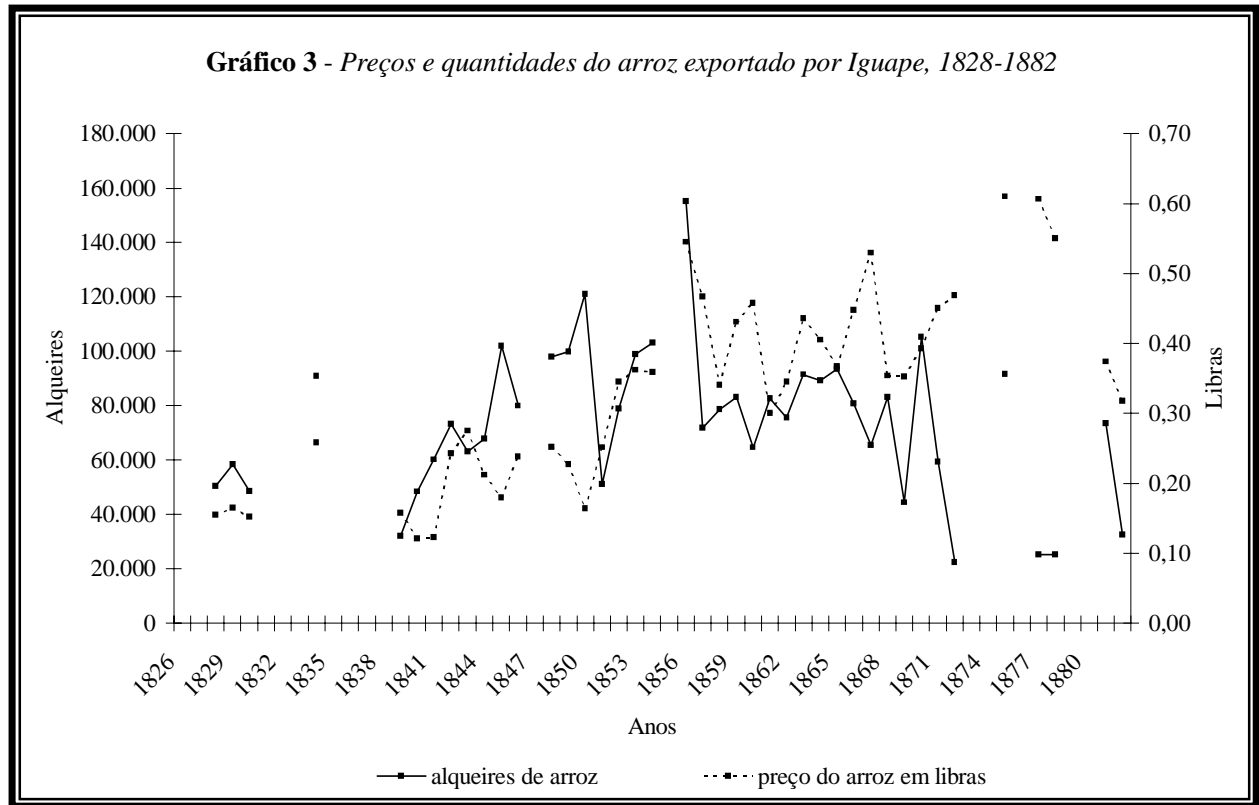
Tal efeito tem impacto minimizado na segunda metade do século XIX em decorrência do fim do tráfico atlântico de escravos. Exceto para dois anos na década de 1850, nota-se que os gastos realizados pelos iguapenses mantiveram-se relativamente constantes ao longo de todo o período em torno de 10.000 a 20.000 libras. Já as exportações praticamente duplicaram entre a década de 1840 e as seguintes, passando das 20.000 libras para valores em torno de 30.000 a 40.000 libras. Ressalte-se ainda que os menores valores observados na década de 1870 correspondem a registros incompletos, representando apenas um dos semestres do total das exportações.

O Gráfico 3 esclarece os ganhos obtidos ao longo da segunda metade do Oitocentos. Nele são apresentadas as quantidades de arroz exportadas entre 1828 e 1882 e as variações no preço do alqueire de arroz para a venda em Iguape, em libras. O principal resultado sobre o arroz exportado diz respeito à tendência de crescimento durante as décadas de 1820/30 e o patamar de estabilidade atingido, em fins da primeira metade do século XIX, oscilando entre 60.000 e 80.000 alqueires por ano.³³ Já o comportamento do preço mostra variações significativas: na década de

³² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas históricas no Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1888. 2ª ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

³³ A partir de 1872, os mapas de exportação fornecem as quantidades de arroz em quilos. No sentido de tentar garantir a comparação, optou-se por realizar sua conversão para alqueires. Os dados sobre a densidade do arroz foram obtidos a partir da média de 12 amostras de arroz de Iguape analisadas por GRANATO, L. **O arroz**. São Paulo: Typographia Levy, 1914, p. 73.

1840 o alqueire de arroz valia o dobro em relação à década anterior. Na década seguinte há um outro aumento de preços, apresentando uma queda acentuada apenas no final do período considerado.



Obs.: ver Gráfico 2.

Fonte: AESP.

De fato, um teste de médias realizado considerando os valores antes e após o ano de 1850 indica diferença significativa para os preços do arroz ($p = 0,0000001$). O mesmo não pode ser aplicado às quantidades de arroz exportadas ($p = 0,615$, desprezando-se os anos indicados nas observações do Gráfico 2). Dessa forma, não obstante a aparente impossibilidade de expansão da oferta da gramínea, os iguapenses favoreceram-se em decorrência da elevação do preço do arroz, responsável portanto pela seqüência de superávits observados na segunda metade do Oitocentos. Tal resultado guarda coerência com as observações feitas por Maria Yedda Linhares - destacadas ao final da primeira seção desta comunicação - sobre a crise de abastecimento na capital do Império após 1850.

Por fim, resta analisar a compatibilidade entre a quantidade de arroz exportada e os valores médios de tonelagem descritos na seção anterior. Uma produção anual de 80.000

alqueires corresponderia, utilizando-se dos informes citados na nota n.º 33, a cerca de 2.565 toneladas ou 3.207 toneladas no caso de 100.000 alqueires. Tais valores são relativamente próximos aos encontrados no cálculo da tonelagem média exportada por ano entre 1842 e 1869. Se for lembrado que além do arroz, outros produtos também constavam da pauta de exportações de Iguape (madeiras, louças, pó de arroz etc.), pode-se inferir que os valores indicados na seção anterior representam uma boa aproximação das cargas exportadas pelos navios que partiam de Iguape.

Considerações finais

Conforme ressaltado na introdução, esta comunicação representa um esforço inicial no sentido de compreender o evoluir econômico de uma região especializada no cultivo e comercialização de um único alimento destino ao abastecimento interno. As fontes primárias aqui utilizadas propiciaram a consolidação de um quadro relativo à “macro-história” de Iguape, que abrange a riqueza agregada decorrente da atividade produtiva e os meios necessários para seu escoamento. Os dados indicam a consolidação dessa forma produtiva ao longo da primeira metade do século XIX, não apenas através da expansão da oferta de arroz, mas também na estruturação de um aparato naval necessário para o transporte dessa produção destinada principalmente ao porto da capital do Império. Os informes atinentes à segunda metade do Oitocentos revelam a inelasticidade da oferta e os ganhos gerados pelos sucessivos aumentos no preço do arroz.

Simultaneamente, tais resultados propiciam a emergência de novas indagações: qual a limitação à expansão da produção de arroz durante a segunda metade do século XIX? Qual o destino da riqueza acumulada durante esse mesmo período? Quais as estratégias adotadas pelos iguapenses diante da saturação do sistema monoexportador? Trata-se, portanto, da busca de uma “micro-história” dos iguapenses, revelada através dos inventários, testamentos, hipotecas e escrituras de compra e venda – fase atual da pesquisa encetada.