UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

VALTER LENINE FERNANDES

IMPÉRIO E COLONIZAÇÃO: ALFÂNDEGAS E TRIBUTAÇÃO EM PORTUGAL E NO RIO DE JANEIRO (1700-1750)

São Paulo
2019

VALTER LENINE FERNANDES

IMPÉRIO E COLONIZAÇÃO: ALFÂNDEGAS E TRIBUTAÇÃO EM PORTUGAL E NO RIO DE JANEIRO (1700-1750)

Versão Corrigida

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ricupero

São Paulo
2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

F363i

Fernandes, Valter Lenine
Império e Colonização: Alfândegas e Tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750) / Valter Lenine Fernandes ; orientador Rodrigo Ricupero. - São Paulo, 2019.
202 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.

1. História Econômica. 2. História de Portugal . 3. História do Brasil colônia. 4. História do Rio de Janeiro. 5. Alfândega. I. Ricupero, Rodrigo, orient. II. Título.

fflch UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Valter Lenine Fernandes

Data da defesa: 19/09/2019

Nome do Prof. (a) orientador (a): Rodrigo Ricupero

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 11/11/2019

Rodrigo Ricupero

(Assinatura do (a) orientador (a)

À comunidade surda do Brasil
Nós ouvimos com o olhar
Uma luta de ação-reflexão
Na produção do conhecimento científico

E nos diferentes espaços da Universidade.

AGRADECIMENTOS

Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,
Muda-se o ser, muda-se a confiança;
Todo o mundo é composto de mudança,
Tomando sempre novas qualidades.

Continuamente vemos novidades,
Diferentes em tudo da esperança;
Do mal ficam as mágoas na lembrança,
E do bem, se algum houve, as saudades.

(Luís de Camões)

Depois de algum tempo, eu aprendi a diferença do entregar no prazo determinado pela legislação e de preocupar-se com a qualidade da produção da tese de doutorado. Penso que o primeiro agradecimento é para o Professor Rodrigo Ricupero que cordialmente, desde do primeiro dia no ano de 2012 na Universidade de São Paulo até hoje, respeitou e me ensinou os limites de análise da escrita, a sutil diferença entre a quantidade e a qualidade. A qualidade foi o valor que marcou o desenvolvimento do nosso trabalho. Obrigado pela acolhida em São Paulo, foi de fato uma grande mudança.

Penso que o ano de 2003 marcou o início de toda mudança quando me deparei com a Professora Maria Isabel de Siqueira, na extinta Universidade Gama Filho, na cidade do Rio de Janeiro. A ti o meu agradecimento especial por ser inspiração e conhecimento para a minha trajetória profissional e pessoal.

Ainda em 2003 agradeço a ajuda do atual amigo Professor Victor Hugo Abril. Foi o companheiro de sobrevivência e permanência nos mares acadêmicos.

A Professora Maria Fernanda Bicalho que, em 2007, marcou com o seu apoio a orientação inicial do Projeto sobre o estudo da Alfândega no Rio de Janeiro. A ti o meu profundo sentimento de gratidão não apenas pelo ontem, mas por hoje ter conseguido, com o seu apoio, estar na fase final do doutorado.

Manifesto aqui a minha gratidão a todos os professores, funcionários e amigos do Departamento de História da FFLCH/USP, em particular, aos Professores Jobson Arruda e Vera

Ferlini e aos amigos Thiago Alves Dias, Rafael Coelho, Natália Tammone, Luís Otávio, Gilberto dos Santos, Fernando Ribeiro, Dannylo Azevedo, Mario Simões, Ronaldo Capel, Oziane Mota, Idelma Novais, Flávia Calé, da Beatriz Bastos, e aos companheiros e companheiras de trabalho e alunos do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Sul-rio-grandense. Não deixo de agradecer o apoio da CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) e ao Programa de Intercâmbio da Cátedra Jaime Cortesão/Instituto Camões pela oportunidade de fazer o primeiro estágio de pesquisa nos Arquivos de Portugal.

Entre os anos de 2014 e 2018, empreendi algumas viagens de Pesquisa a Portugal. De lá, agradeço a orientação da Professora Leonor Freire Costa, que me recebeu na *Lisbon School of Economics and Management* – Universidade de Lisboa. Aos funcionários dos Arquivos da Torre do Tombo, do Histórico Ultramarino, do Tribunal de Contas e do Histórico das Alfândegas de Portugal, meu reconhecimento pelo importante trabalho. Ao Doutor Tomás de Albuquerque, pelos diálogos de pesquisa. Em particular, agradeço a acolhida e o carinho da Ana Esteves na famosa Rua Capitão Ramires.

Meus respeitosos agradecimentos pela contribuição das bancas do exame de qualificação e pela participação dos membros da banca examinadora de defesa.

Manifesto aqui também a minha gratidão a todos os integrantes da comunidade Surda no Brasil, em especial, ao Alexandre Ohkawa que me inseriu e conscientizou da minha identidade surda.

Desde 2011 conto com o apoio incondicional da Helena Sá, que foi minha aluna e orientanda de graduação e hoje, no doutorado, uma companheira que compartilha pesquisas sobre as Alfândegas no Brasil Colônia. Sou grato pelos gestos carinhosos e de ajuda ao longo dessa trajetória.

Meu muito obrigado a quem me encoraja em todos os aspectos da vida, ao meu companheiro de vida Edilson Andrade. Agradeço por ter suportado anos de tensões e ansiedades de uma tese de doutorado em andamento.

Por fim, agradeço, especialmente, àqueles que sempre me apoiaram, apostaram em mim mais do que ninguém e seguramente são os que compartilham da minha alegria: minha mãe, meu pai (*in memoriam*), meus irmãos e, atualmente, os Andrade, parte integrante da minha família.

Rio Grande do Sul, 04.06.2019

RESUMO

Este trabalho tem como proposta analisar as Alfândegas de Lisboa e a Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII, período que coincide com o governo de D. João V. O que se pretende é demonstrar a estrutura e a dinâmica dessa instituição, destacando a hierarquia social dos oficiais e homens de negócio, que participavam do processo de recolhimento do tributo da dízima dos gêneros que entravam no porto, de qualquer parte que fosse, os conflitos decorrentes dessa cobrança envolvendo os contratadores, lavradores e senhores de engenho, no momento em que a capitania fluminense adquiriu maior protagonismo se estabelecendo como uma das principais na economia colonial.

Palavras-chave: Alfândega. Rio de Janeiro. Contratadores.

ABSTRACT

The purpose of this work is to analyze the Customs of Lisbon and the Customs of Rio de Janeiro in the first half of the 18th century, a period that coincides with the government of D. João V. The aim is to demonstrate the structure and dynamics of this institution, highlighting the social hierarchy of the officers and businessmen who participated in the process of collecting the tithing tax of the genera that entered the port, whichever part it was, the conflicts resulting from this collection involving contractors, farmers and planters, at the moment in which the Fluminense captaincy acquires a greater protagonism establishing itself like one of the main commercial routes of the colonial economy.

Keywords: Customs. Rio de Janeiro. Contractors.

LISTA DE ABREVIATURAS

AHAP Arquivo Histórico das Alfândegas portuguesas

AHU Arquivo Histórico Ultramarino

AHTC Arquivo Histórico do Tribunal de Contas

ANRJ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

ANTT Arquivo Nacional da Torre do Tombo

BNRJ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BNE Biblioteca Nacional de España

BNL Biblioteca Nacional de Lisboa

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxograma dos Oficiais da Alfândega 54
Figura 2 – Homens de negócio na Praça do Rio de Janeiro 114

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Repartições existentes na Alfândega de Lisboa 26
Quadro 2 – Lista das mercadorias..... 35
Quadro 3 – Ordenado do Juiz e ouvidor 51
Quadro 4 – Ordenado do Escrivão..... 55
Quadro 5 – Permissões e Proibições..... 82
Quadro 6 – Homens de negócio do Rio de Janeiro.....116
Quadro 7 – Homens de negócio contratadores da Dízima 138
Quadro 8 – Contratadores da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro 151
Quadro 9 – Manoel Peixoto da Silva e seus negócios 156
Quadro 10 – Naus e Patachos (1729).....167
Quadro 11 – Naus e Patachos (1730).....168

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 12
1 DIMENSÕES E ABRANGÊNCIAS DA ALFÂNDEGA DE LISBOA 21
1.1 PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO E TRIBUTAÇÃO 22
1.2. ESTRUTURA: DIVERSOS DEPARTAMENTOS 25
1.3 OFICIAIS 27
1.4 FUNCIONAMENTO 29
1.5 PORTOS DE TERRA 37
1.6 A QUESTÃO DO DESCAMINHO 39
1.7 EXECUÇÕES DE DÍVIDAS 41
1.8 SAÍDA DAS EMBARCAÇÕES 43
2 DIMENSÕES DA LEGISLAÇÃO E DA EXECUÇÃO INSTITUCIONAL DAS ALFÂNDEGAS NA COLÔNIA 44
2.1 HISTÓRIA 47
2.2 ESTRUTURA 49
2.2.1. O quadro de oficiais 50
2.2.2 Regimento/ Avaliação / Cobrança 56
2.3 FUNCIONAMENTO 60
2.3.1 Fiscalização dos Navios e cobrança dos direitos 60
2.3.2 Açúcares e o Comércio entre Capitanias 65
2.3.3 Cobrança das Lotações dos Navios na saída da Alfândega do Rio de Janeiro 66
2.3.4 Navios Estrangeiros 75
3.1 A DÍZIMA E OS CONTRATOS 82
3.2 DO CONTRATO À EXECUÇÃO DA COBRANÇA DA *DÍZIMA* NA REGIÃO CENTRO-SUL: DE LISBOA AO RIO DE JANEIRO, CONECTANDO E ABATECENDO REGIÕES DA MINERAÇÃO 99
3.3 DE SACRAMENTO AO RIO DE JANEIRO 104
4 HOMENS DE NEGÓCIO, SENHORES DE ENGENHO, LAVRADORES E A ALFÂNDEGA 113
4.1 HOMENS DE NEGÓCIO DO RIO DE JANEIRO 114
4.2 SENHORES DE ENGENHO E A DÍZIMA DA ALFÂNDEGA 123

5 CONTRATADORES DA DÍZIMA DA ALFÂNDEGA: UMA ATUAÇÃO DA ELITE MERCANTIL METROPOLITANA 136
5.1 HOMENS DE NEGÓCIO E SUAS ATUAÇÕES NA ALFÂNDEGA 136
5.2 CONTRATADORES E FIADORES 151
5.3 OS PROBLEMAS NA ARRECADAÇÃO DO TRIBUTO 158
CONCLUSÃO 179
FONTES E BIBLIOGRAFIA 181
FONTES MANUSCRITAS 181
FONTES IMPRESSAS 189
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 191

INTRODUÇÃO

Para quem não sabe pôr em prática
o que são estas terras por teoria
o não pode compreender.
(João Francisco Muzzi, Rio de Janeiro, 05.08.1729)

Os estudos que iniciei sobre a Alfândega originaram-se a partir de algumas questões de história econômica e administrativa, propostas por alguns historiadores que se dedicaram ao tema durante as aulas do curso de especialização em História do Brasil, na Universidade Cândido Mendes, em 2007. Logo depois, num processo de transferência para o Programa de Pós-Graduação *Lato Senso* em História da Universidade Federal Fluminense, surgiram novas questões sobre a Alfândega na cidade do Rio de Janeiro por conta do livro *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, de Maria Fernanda Bicalho, e resolvi debruçar-me sobre elas. Desse modo, ao entrar no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, em 2008, já tinha por certo desenvolver uma dissertação de Mestrado que abarcasse a Alfândega fluminense. Logo, a questão do descaminho do tributo da dízima nas dependências daquela Alfândega, nos anos iniciais do século XVIII, despertou minha atenção e foi consolidada essa linha de pesquisa a partir das reflexões da obra *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*, escrita por Paulo Cavalcante, meu orientador naquela época.

Estabelecido o tema, comecei a pesquisar os fundos documentais manuscritos, no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, que oferecessem alguns dados iniciais sobre a Alfândega, durante o governo de D. João V. Algumas informações foram encontradas através dos livros da Alfândega do Rio de Janeiro que descrevem as condições e as obrigações dos contratos da dízima, alguns relatos de descaminhos e pauta dos gêneros que transportavam as embarcações do Reino para o porto da respectiva capitania. No mestrado, não tínhamos uma análise aprimorada do que era a dízima e de outras especificidades das Alfândegas em Portugal e no Brasil. Questões que contribuíram para a continuidade dos estudos e do desenvolvimento da tese de doutorado no Programa de Pós-Graduação em História Econômica, na Universidade de São Paulo, sob a orientação do Rodrigo Ricupero.

Convém ressaltar que, anterior à minha dissertação de Mestrado, defendida em 2010, na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, não existiam estudos sobre as Alfândegas

coloniais e metropolitanas.[1] Diante disso, tínhamos uma lacuna de análise sobre a importância das Alfândegas para o entendimento sistêmico da economia colonial. Gradativamente, no doutorado, ampliei as investigações, debruçando-me sobre os fundos documentais não só do Brasil, como também nos existentes nas bibliotecas e nos arquivos de Portugal e da Espanha. Em Lisboa, pude analisar o Foral, datado de 1587, e outros documentos da Alfândega local, base legislativa das Alfândegas no Brasil Colonial. Assim, pude constatar que cada vez mais, durante o século XVIII, a Coroa portuguesa tinha como objetivo aprimorar o sistema de cobrança do tributo da dízima da Alfândega das regiões coloniais.

Ao longo dos capítulos, concentramos esforços na análise dos aspectos da legislação aduaneira, da economia colonial e das relações sociais entre grupos locais, homens de negócio e a coroa portuguesa na primeira metade do século XVIII.

A fim de desenvolver a pesquisa, miramos nos escritos de vários autores que proporcionaram um aprofundamento sobre questões que pudessem dialogar com o tema. Nesse sentido, a concepção de Joaquim Romero Magalhães foi de grande relevância, já que o autor defende que as Alfândegas eram essenciais "no processo de rendimentos da Coroa portuguesa". Ressaltando que, abaixo dos tratos ultramarinos, era das Alfândegas que provinha a maior parte dos rendimentos da Coroa. Qualquer cobrança aduaneira seria a mais garantida e de mais simples efetivação.[2] Vitorino Magalhães Godinho também cita os rendimentos alfandegários como um dos mais importantes do Reino, indicando, dessa forma, a mercantilização do Estado.[3]

Graça Salgado, no livro *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*, explica que "o principal objetivo da administração fazendária atinha-se ao controle das atividades mercantis e à consequente transferência das rendas para os grupos dominantes do Estado. Todas as

---

1 FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747).* Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2010. RIBEIRO, Renata Moreira. *A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777).* Dissertação (Mestrado). São Gonçalo, UERJ, 2012. CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A luta pela estruturação da alfândega durante o governo de Aires Saldanha Albuquerque (1719-1725).* Dissertação (Mestrado). Unirio, 2013. SALLES, Hyllo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (Mestrado), Juiz de Fora, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2014. OLIVEIRA, Luana Maria Ventura dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco*: história, conflitos e tributação no Porto de Recife (1711-1738). Recife, Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2016. SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A Alfândega do Rio de Janeiro*: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração. (c.1580-c.1668). Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2016.

2 MAGALHÃES, Joaquim Romero. A fazenda. In: MATTOSO, José (Direção); MAGALHÃES, Joaquim Romero (Coord.). *História de Portugal: no alvorecer da modernidade* (Volume III). Edição Acadêmica. Lisboa: Editorial Estampa, 1997. p. 100.

3 GODINHO, Vitorino Magalhaes. *Ensaios II: sobre a História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa, 1968. p. 48.

diretrizes fazendárias tiveram como marco uma preocupação tributária capaz de realizar tal transferência".[4] Desse modo, ao longo das arrematações, que ocorreram no século XVIII do contrato e da cobrança do tributo da dízima da Alfândega colonial, é constatada uma transferência de valores para a Metrópole.

João Fragoso e Manolo Florentino, respectivamente, consideram que, dentre os impostos cobrados pelo Rei, um dos que melhor retratam o desempenho mercantil ultramarino talvez seja a dízima da Alfândega. Ao longo do segundo quartel do século XVIII, as receitas da Alfândega do Rio de Janeiro tenderam a superar às dos outros dois portos mais importantes da América portuguesa (Salvador e Recife). A partir de 1729, o porto do Rio passaria a deter mais da metade do valor das três alfândegas consideradas e, de 1724 a 1751, a Praça do Rio de Janeiro deteve o maior crescimento relativo.[5] Mesma opinião possui Luiz Antônio Silva Araújo, para quem a dízima da Alfândega foi o tributo que passou à condição principal do sustento colonial.[6]

Fernando Novais aponta que "o projeto colonizador tinha sólida urdidura com a mentalidade da época absolutista. A política colonial das potências visava enquadrar a expansão colonizadora nos trilhos da política mercantilista". De acordo com sua opinião, podemos, desse modo, "particularizando o sistema colonial dizer que ele se apresenta como um tipo particular de relações políticas, com dois elementos: um centro de decisão na metrópole e outro, subordinado, na colônia, relações através das quais se estabelece o quadro institucional para que a vida econômica da metrópole seja dinamizada pelas atividades coloniais".[7]

Rodrigo Ricupero chama atenção para a importância "em analisar o papel desempenhado pelos diversos agentes que impulsionavam e reagiam as instruções, negociando, cedendo ou reformando instruções contrárias aos seus interesses". [8] Já no século XVIII, tal arranjo verificou-se nas funções exercidas por funcionários da Alfândega e Governadores, tão frequentes na época do Reinado de Dom João V.

---

4 SALGADO, Graça (coordenadora). *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990. p. 83.

5 FLORENTINO, Manolo & FRAGOSO, João. *O arcaísmo como projeto:* mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro, 2001, p. 75.

6 ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Angelo Alves; Cavalcante, Paulo. *Alfândegas coloniais:* estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2016. p. 85.

7 NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1707-1808)*. São Paulo: Hucitec, 2006, p. 62.

8 RICUPERO, Rodrigo. *Diretrizes Coloniais: Legislação e práticas de dominação.* In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo: julho de 2011. p. 4.

Para Antonio Carlos Jucá, a frota destinada ao porto fluminense transforma-se, então, na mais importante da América portuguesa. Defende a análise da tendência geral de uma superação da "cidade da Bahia" pelo porto "carioca" como destino das mercadorias metropolitanas. Não seria impreciso afirmar que, pela primeira vez na história da América portuguesa, uma cidade do Centro-Sul tornava-se a mais importante no comércio com a metrópole. Os significados profundos dessa mudança não seriam percebidos de imediato, mas marcaria de forma definitiva o devir colonial.[9] É, sobretudo, "no contrato da dízima da Alfândega que verificamos mais claramente a atuação de uma elite mercantil".[10] Em comum, portanto, João Fragoso, Manolo Florentino e Antonio Carlos Jucá desenvolvem aproximações acerca da atuação de uma elite mercantil nos contratos da Alfândega.

Numa visão contrária, Angelo Carrara discute que "não nos é possível determinar, por isso, o momento preciso da inflexão em que o abastecimento de mercadorias e escravos passou a ser feitos em sua maioria pelo Rio de Janeiro".[11] Para Maximiliano Mac Menz, "Jucá de Sampaio, por sua vez, manifestou dúvidas em relação ao predomínio 'carioca' no início do século, mas não concedeu aos arcaicos mercadores metropolitanos uma participação no tráfico, preferindo sugerir a ação dos contrabandistas estrangeiros em Angola para criticar "a miragem do exclusivo metropolitano". Ou seja, afirma que esses números são "poucos consistentes e baseados em micro biografias de traficantes".[12]

Voltando-se igualmente para a prática ilegal do comércio, Ernst Pijning compartilha da mesma opinião de outros pesquisadores brasileiros acerca da centralidade do Rio. Em capítulo publicado no livro *O Brasil no império marítimo português*, afirma que, na época da chegada do Governador Luís Vahia Monteiro, em 1725, a posição do Rio de Janeiro no Atlântico Sul era altamente disputada. Embarcações estrangeiras vagavam pela costa meridional brasileira, onde saqueavam outras embarcações que estavam de passagem e pequenas cidades costeiras, ou ainda, faziam comércio com os habitantes locais em troca de ouro não taxado. Essas pequenas cidades

---

9 SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.165 0- c.1750).* Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 150.

10 SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio no Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do império português. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII).* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 75 *et seq*.

11CARRARA, Angelo Alves. *Agricultura e pecuária na capitania de Minas Gerais (1690-1750).* Tese (doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de Pós-Graduação em História, 1997. *Apud* SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá, 2001. p. 30.

12 MENZ, Maximiliano Mac. As "Geometrias" do tráfico: o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796- 1807). *Revista de História*, São Paulo, n. 166, Janeiro-junho, 2012. p. 187.

costeiras, como Paraty e Angra dos Reis, constituíam uma saída alternativa para o ouro, e seus oficiais estavam intimamente envolvidos nesse comércio ilegal. Evitar o contrabando no porto do Rio de Janeiro também era difícil. Os militares e o clero utilizavam suas próprias jurisdições para ficar isentos do controle secular, e os membros da Câmara resguardavam-se escrupulosamente contra qualquer transgressão de sua larga jurisdição sobre o porto. O autor destaca que "os mercadores locais e os oficiais estavam implicados em círculos bem organizados de contrabando em Minas Gerais".[13]

Na análise dessa questão, Paulo Cavalcante defende que "as atividades ilícitas conhecidas como descaminhos existiram e se reproduziram em função do contexto geral de exploração. A própria indistinção entre o público e o privado, específica daquele momento histórico e parte importante para a compreensão dos descaminhos, agravava-se em função desse mesmo contexto, moldando, integrando e harmonizando essas relações. Não se tratava simplesmente de roubo, de furto ou de corrupção, mas de um tipo de prática social encoberta pelas formalidades oficiais, porém radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social, incluídos os escravos, formando e redefinindo, afirmando e negando, isto é, afirmando pela negação, enfim, caminhando pelo descaminho".[14]

Já para Fernando Novais, "licenças, concessões, contrabando, parecem-nos fenômenos que se situam mais na área da disputa entre as várias metrópoles europeias para se apropriarem das vantagens da exploração colonial – que funciona no conjunto do sistema, isto é, nas relações da economia central europeia com as economias coloniais periféricas, não atingindo, portanto, a essência do sistema de exploração colonial". Ou seja, para o autor "são variações em torno do elemento fundamental do sistema: em última instância, o regime do comércio colonial – isto é, o exclusivismo metropolitano – constituiu-se, ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, no mecanismo através do qual se processava a apropriação, por parte dos mercadores das metrópoles, dos lucros excedentes gerados nas economias coloniais; assim, pois, o sistema colonial em funcionamento, configurava como uma peça da acumulação primitiva de capitais nos quadros do

---

13 PIJNING, Ernst. Dores de crescimento do Rio de Janeiro: o estabelecimento da ordem na capital pelo Governador Luís Vahia Monteiro. In: Schwartz, Stuart & MYRUP, Eric Lars (Org.). *O Brasil no império marítimo português.* Bauru: Edusc, 2009. p. 182. Cf. ABRIL, Victor Hugo. *Governança no ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (1733-1743).* Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Pós-Graduação em História, 2010. Cf. Sobre a Câmara do Rio de Janeiro ver: BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

14 CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750).* São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2006. p. 230.

desenvolvimento do capitalismo europeu. Com tal mecanismo, o sistema colonial ajustava, pois, a colonização ao seu sentido na história da economia e da sociedade modernas".[15]

No que diz respeito à linha teórica utilizada, desde que pensadores da década de 1930 refletiram sobre as diferenças da inserção das regiões da América no processo capitalista, tornou-se praxe pensar sobre as colonizações inglesa e ibérica a partir dos modelos de exploração e povoamento. No caso do Brasil, a forma dominante, baseada na grande lavoura de exportação e no escravismo, fez com que o foco da exploração fosse o mais usual, permitindo entender as linhas gerais da economia.[16] Consequentemente, o funcionalismo da instituição alfandegária colonial ocupa, nesse projeto, papel central para o entendimento da estrutura e da dinâmica do modelo de exploração do Brasil Colônia.

Fernando Novais aponta que a história do Brasil, nos três primeiros séculos, está intimamente ligada à da expansão comercial e colonial europeia na Época Moderna. Parte integrante do império ultramarino português, o Brasil Colônia refletiu, em todo largo período da sua formação colonial, os problemas e os mecanismos do conjunto que agitaram a política imperial lusitana. Por outro lado, a história da expansão ultramarina e da exploração colonial portuguesa desenrola-se no amplo quadro da competição entre as várias potências em busca do equilíbrio europeu.[17] Exemplo disso é a invasão francesa no Rio de Janeiro, na primeira metade do século, já que os portugueses, por proteção, queimaram a documentação existente na Alfândega.

Rodrigo Ricupero demonstra que a colonização pode ser analisada por meio da divisão de tarefas entre a Coroa e os vassalos. Num primeiro momento – com as capitanias hereditárias –, a Coroa esteve quase ausente do processo de ocupação. Com a instalação do Governo Geral, em 1549, com a criação das capitanias da Coroa em fins do século XVI e início do século XVII e a retomada das capitanias privadas entre os séculos XVII e XVIII, a Coroa foi assumindo, gradativamente, papel cada vez maior, todavia, sem abandonar o importante auxílio dos diversos vassalos.[18] Do mesmo modo, Ricupero defende que a colônia não pode ser analisada como um todo homogêneo e que deve se atentar às diversas temporalidades existentes. Esse aspecto é verificado também na constituição da estrutura alfandegária colonial: séculos XVI, com o livre comércio entre

---

15 NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1707-1808).* São Paulo: Hucitec, 2006. p. 91-92.
16 FERLINI, Vera. Introdução. In: RICUPERO, Rodrigo. *A Formação da Elite Colonial: Brasil, c. 1530- c.1630.* São Paulo: Alameda, 2009. p. 9.
17 NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: Estudos de História e Historiografia.* São Paulo: Cosac Naify, 2005. p. 45.
18 RICUPERO, Rodrigo. *A Formação da Elite Colonial: Brasil, c. 1530 - c.1630.* São Paulo: Alameda, 2009. p. 21.

as nações; o início do XVII, quando o monarca impôs restrições ao livre comércio e se deu início ao sistema exclusivo; e a consolidação do sistema no XVIII. Vale aqui ressaltar que era competência de a Alfândega controlar o comércio colonial.

Outro aspecto que merece ser destacado diz respeito à posição de Portugal e Espanha nesse cenário do século XVIII. Henri Sée afirma que foram as outras potências que lucraram com o comércio da América espanhola e portuguesa: a Holanda, a Inglaterra e, em escala menor, mas importante, a França. No século XVIII, a Inglaterra se colocava em primeiro plano graças ao seu domínio sobre Portugal e também ao Tratado de Methuen, de 1703, que conseguiu captar o ouro do Brasil, sem contar que o desenvolvimento das suas manufaturas lhe dava meios de permuta superiores a outras nações.[19]

Ressaltando aspectos do exclusivo do comércio com o Ultramar, Novais caracteriza que as metrópoles europeias, na realidade, organizavam um quadro institucional de relações tendentes a promover necessariamente um estimulo à acumulação de riquezas na economia metropolitana a expensas das economias periféricas coloniais. O chamado "monopólio colonial", ou mais corretamente, e usando um termo da própria época, o regime do comércio *"exclusivo" metropolitano* constituía-se, pois, do mecanismo por excelência do sistema, através do qual se processava o ajustamento da expansão colonizadora aos processos da economia e da sociedade europeias em transição para o capitalismo integral.[20] É a partir do exclusivo metropolitano que ampliamos a análise da Alfândega nos quadros do mercantilismo, e não apenas a estrutura, mas também a dinâmica de comércio que alimentava as relações entre Portugal, outros Reinos da Europa e América, já que um "Reino pequeno não tinha manufaturas necessárias para o consumo dos vastos domínios do Brasil".[21]

Portanto, chegamos à conclusão, através da análise de José Arthur Rios, de "que a mentalidade mercantil presidiu a época da expansão do comércio internacional, dos monopólios do Estado, das companhias de comércio, e também, do contrabando e da pirataria. É nessa época que o comércio colonial se torna a grande fonte de lucros e, assim, o grande polarizador de

---

19 SÉE, Henri. *As origens do Capitalismo Moderno*. Rio de Janeiro: Fundo Nacional de Cultura, 1.ed brasileira. Março de 1959. p. 134.

20 NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1707-1808)*. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 72.

21Sebastião José de Carvalho. *Escritos Econômicos de Londres.* Lisboa: Coleção Série Pombalina, Biblioteca Nacional de Portugal, 1986. p. 91.

investimentos".[22] É nesse contexto que a estrutura e a dinâmica da instituição alfandegária foram analisadas.

Organizada em cinco capítulos, esta tese trata, no primeiro deles, das dimensões e abrangências da Alfândega de Lisboa. Explica como era o funcionamento da Alfândega na cidade de Lisboa, que servia de base para as mesmas instituições na colônia. Esta abrangia diferentes repartições ou estações como eram denominadas na documentação: Alfândega Grande do açúcar, a Alfândega do Tabaco, Casa da Índia, Casa dos cincos etc. Tinham o objetivo de fiscalizar e taxar todas as embarcações que chegavam e também saiam do porto da cidade. Nessa perspectiva, demonstra a estrutura dos diversos departamentos, os oficiais que a compunham e seu funcionamento. Por último, busca tratar a questão das inúmeras formas de descaminhos e das pessoas envolvidas, as regras de execução das dívidas alfandegárias e de como se dava a saída das embarcações do porto lisboeta.

O segundo capítulo disserta sobre as dimensões da legislação e da execução institucional das Alfândegas na colônia. Estas foram criadas no princípio da colonização juntamente com a instalação do Governo-geral e da Administração Fazendária. O regimento do provedor-mor, entregue a Antônio Cardoso de Barros, e dos provedores das capitanias, determinou a implantação dessa instituição que visava a arrecadação de impostos de entrada e saída de mercadorias. A Alfândega na colônia possuía um papel similar à da metrópole, guardadas as especificidades locais. Destaca ainda a história da instituição na capitania do Rio de Janeiro, o quadro de seus oficiais e como eram feitas as avaliações, as cobranças e o funcionamento da Alfândega fluminense.

A configuração dos contratos do tributo alfandegário é o objeto do terceiro capítulo. A partir do final do século XVIII, houve um incontestável incremento do comércio luso com a colônia, fomentado pela exploração dos recursos minerais na América Meridional. É diante desse cenário que o principal tributo aduaneiro, a dízima da Alfândega, passa a ganhar maior relevância, uma vez que os impostos sobre a circulação de mercadorias convertem-se em uma forma mais eficiente de arrecadação, tornando-se a principal forma de sustento da administração colonial. A princípio, a cobrança desse tributo era feita pela Fazenda Real, passando, a partir da segunda década do século dezoito, a ser exercida nos contratadores que, através de sociedades comerciais, articulavam-se para a arrematação do contrato.

---

22 José Arthur Rios. *A Tradição Mercantilista na Formação brasileira.* Revista Brasileira de Economia. Rio de Janeiro: jun/set, 1972. p. 256.

O quarto capítulo discorre sobre os homens de negócio, senhores de engenho e lavradores que circulam pela Alfândega do Rio de Janeiro. No decorrer da colonização do Rio de Janeiro, os comerciantes exportadores vão gradualmente superando em capital o grupo de fazendeiros à medida que aqueles ganharam força com a expansão das rotas comerciais. Dessa forma, há um crescimento do número de indivíduos ligados à atividade comercial do século XVIII.

O quinto e último capítulo apresenta os contratadores e analisa como o contrato da dízima da Alfândega permitiu a formação de sociedades de comerciantes em sua totalidade do Reino, que buscavam extrair os lucros, advindos do comércio colonial, sob a proteção do Estado. Os contratadores tinham como característica o interesse na diversificação de diferentes contratos e articulavam-se, na Corte e na colônia, para a arrematação que ocorria no Conselho ultramarino. Nessa parte da tese, procura-se identificar a Alfândega sob a ótica da inserção dos grupos mercantis que arrematavam o contrato da Dízima. Nesse sentido, tal instituição deve ser entendida como um local onde se podia obter maior rentabilidade nos negócios que ali eram realizados, através da arrecadação fiscal, uma vez que ali se tributavam as fazendas em regime de comércio exclusivo sob o controle do Estado. Já do ponto de vista do monarca, a possibilidade de encarregar a terceiros a cobrança dos impostos aduaneiros significava a obtenção garantida de uma receita segura para a participação da iniciativa de particulares, ainda que controlados pela Coroa portuguesa.

1. DIMENSÕES E ABRANGÊNCIAS DA ALFÂNDEGA DE LISBOA

Uma das características da Coroa portuguesa é a estruturação financeira e seu regime fiscal. Sendo assim, desde o final do século XIII, podemos encontrar a figura do oficial dizimeiro que mais tarde se perderá em favor do "juiz da Alfândega".[23] Com as descobertas e a mercantilização crescente, há um crescimento exponencial do fluxo comercial e, consequentemente, do controle nos portos aduaneiros. Os impostos recolhidos com a compra e a venda de mercadorias, tais quais as sisas no comércio interno e as crescentes rendas aduaneiras do comércio marítimo, tornam-se o alicerce da economia lusitana.[24] A mercancia era não apenas a "atividade essencial que ligava as partes do império, mas também a fonte por excelência dos recursos da monarquia, tanto no Reino quanto no ultramar"[25] É nesse cenário que os valores arrecadados nas Alfândegas sofrem um incremento e em Lisboa a dízima[26] se torna um dos tributos de maior destaque no conjunto dos rendimentos da Coroa.[27]

Apesar do relevo da Alfândega para as finanças públicas portuguesas, há uma lacuna sobre ela tanto na metrópole quanto na colônia, sobretudo, em relação ao seu papel fiscal. Poucas investigações têm abordado a sua legislação, a sua estrutura e dinâmica e o cotidiano dos indivíduos que transitavam pelas suas dependências participando de suas engrenagens. É certo que as Alfândegas de Lisboa e Porto serviram de modelo para aquelas instaladas no Brasil.[28] Daí a importância de estudar o funcionamento delas e o Foral da Alfândega de Lisboa, datado de 1587,

---

23 MAGALHÃES, Joaquim Romero. Notas de abertura. In: CARRARA, Angelo Alves; Cavalcante, Paulo (Org.). *Alfândegas no Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: UFJF, 2016. p. 9.

24 Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaios II: sobre a História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa, 1968. p. 18

25 ALMEIDA, Carla; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; COSTA, André. Fiscalidade e comunicação política no Império. In: *Um Reino e suas Repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017. p. 215.

26 Encargo tributário cuja existência na Península é muito anterior à fundação da nacionalidade: vinha das instituições romanas. A sua taxa era de um décimo e recaía sobre a importação de mercadorias no Reino. Incidia também sobre a exportação quando a saída dos produtos nacionais não correspondia outro tanto valor importado pelo mesmo negociante. Em Lisboa, geralmente cada casa de despacho tinha uma tabela de valores. Verbete Dízima. In: Dicionário de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). v.1. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 327.

27 Joaquim Romero Magalhães. Notas de abertura Op. cit. p. 9.

28 Segundo o dicionário História de Portugal "quando, após a Índia, se inicia a colonização e o consequente aproveitamento econômico do Brasil, a coroa reserva para si o monopólio do pau-brasil, dos escravos, das especiarias e um quinto dos metais e pedras preciosas. Todos os restantes produtos eram objeto de comércio livre. Os navios que entre Portugal e Brasil realizassem o tráfego não pagariam impostos na viagem de regresso, nem à chegada ao Brasil, quando na metrópole tivessem pago as percentagens usuais. Só aos estrangeiros se aplicava o imposto da dízima, quer a entrada quer a saída da colônia. Em todas as capitanias havia casas de alfândega e casas onde se realizava o comércio da Fazenda Real." Verbete Alfândega. In: Dicionário de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). v.1. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 95.

documento esse, que regia não só a aduana da praça que lhe deu nome, mas também todas as demais na América portuguesa. Através da explanação e da interpretação dos artigos desse Foral, demonstraremos os preceitos legais que diziam respeito à entrada e à saída de mercadorias nos portos lusos e mais tarde os do outro lado do Atlântico.

Com base nas investigações realizadas no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa[29], sabe-se que as casas designadas por "Alfândegas"[30] tinham, na primeira metade do século XIII, ainda o significado de "armazém" ou grande estalagem com aposentos para se alojarem os mercadores, estranhos a terra, e com lugares especiais para a exposição das mercadorias. Eram, pois, nessa época, as alfândegas estalagens reais por vezes arrendadas a particulares, aonde os mercadores vindos de fora eram obrigados a ir hospedar, mediante o tributo devido. Também nesses locais se realizavam feiras semanais e em dia determinado – mercados reais – onde os moradores deveriam vender determinados produtos, mediante o pagamento de uma taxa.

O direito de instituírem "Alfândegas", para estalagem e mercado real, pertencia exclusivamente à coroa seguindo os usos e costumes dos Reis sarracenos.[31] No século XIII o termo alfândega toma outro significado. Na concessão do Foral de Setúbal, em março de 1249, percebemos o sentido da transição da palavra Alfândega, como estalagem ou armazém para o de lugar ou casa, onde, exclusivamente, cobravam-se os impostos reais devidos.[32]

1.1 PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO E TRIBUTAÇÃO

A Alfândega, como vimos, é um local de arrecadação, cobrança de direitos e fiscalização de entrada e de saída de mercadorias, determinados pelos forais e regimentos. Em Lisboa, essa instituição abrangia diferentes repartições ou "estações", como eram denominadas na documentação: Alfândega Grande do Açúcar, a Alfândega do Tabaco, Casa da Índia, Casa dos Cinco etc. Tinham o objetivo de fiscalizar e taxar todas as embarcações que chegavam e também

29 Arquivo Histórico de Lisboa. Consulta realizada no Museu da Alfândega de Lisboa, nove de julho de 2014. Agradeço ao Dr. Fernando Eduardo Gonçalves Sanches da Silva, pesquisador responsável pelo Museu.
30 A palavra Alfândega deriva do árabe "al-fûndug" com a significação de estalagem para pessoas e animais e guarda de mercadorias. Verbete Alfândega. In: Dicionário de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). Volume Primeiro A. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 95.
31 Sobre os Reis sarracenos: Alfredo Pimenta (org.). Fontes medievais da História de Portugal. Lisboa: Sá da Costa. 1948.
32 Verbete Alfândega. Elucidário das Palavras, Termos e Frases. Edição Crítica baseada nos Manuscritos e Originais por Mário Fiúza. Volume Segundo B-Z. Porto, Lisboa: Livraria, Civilização, 1966. p. 340.

saíam no porto da cidade. O seu Foral, que foi reformulado em 1587 durante a administração de D. Filipe I de Portugal, era também referência para a organização para as Alfândegas dos portos "secos, vedados e molhados" e ainda para as Alfândegas instaladas no ultramar.[33] Sendo assim, de acordo com essa legislação, todos os navios e as embarcações nacionais ou estrangeiras, que se direcionassem para Lisboa, deveriam obter uma autorização antes de comercializarem suas mercadorias. Vale ressaltar que na legislação alfandegária portuguesa era proibido a essas embarcações descarregarem mercadorias onde não houvesse uma aduana. Nesse caso, o Foral dizia expressamente:

> se não podiam fazer tais fretamentos para lugares onde não há minhas Alfândegas para se nelas poderem descarregar as mercadorias e mantimentos por ordem dos oficiais e nelas pagar o direito que se devia a Fazenda.[34]

Em Lisboa, o *Lugar de Franquia*, ou seja, onde as embarcações sob o controle aduaneiro podiam ancorar estava localizado em Belém. Dessa forma, tão logo a embarcação chegava ao local indicado iniciava-se o processo de monitoramento para evitar que pessoas estranhas a embarcação entrassem a bordo dos navios, o que só era permitido com autorização prévia do Provedor da Alfândega. No caso de constatação de ingresso de pessoas sem a devida licença, existia uma multa a ser paga de acordo com a condição social do infrator: a primeira os *mercadores* que pagavam uma multa de *duzentos cruzados*, já as *pessoas que não estavam ligadas diretamente ao comércio* pagavam *cinquenta cruzados*. Portanto, o objetivo da Alfândega era além de taxar, fiscalizar o comércio das mercadorias que circulavam e abasteciam o Reino português.[35]

Para adquirir a licença, a fim de descarregar as mercadorias, os mestres das embarcações deveriam trazer uma Carta de Fretamento. Esse documento continha o nome do navio, de seu mestre e do mercador dono das fazendas, o destino final dela, o valor do frete e a descrição dos produtos que carregava com a devida quantidade. No momento da entrada no porto, tal carta deveria ser apresentada e, em seguida, a embarcação era fiscalizada por um meirinho, pelo Escrivão

---

33 Portos Secos – São Alfândegas localizadas em locais nos quais a mercadoria entra por terra; Portos Molhados – São Alfândegas em que a mercadoria entra por água; Portos Vedados: São as Alfândegas que se pagavam os direitos das fazendas que iam e viam do Reino de Castela, que eram os seguintes itens: trigo centeio, cevada, pão, toucinhos, presuntos e chouriços. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. v.6. Coimbra, 1712. p. 636.
34 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Capítulo I. Publicado pela Oficina de Antônio Craesbeeck de Mello. Lisboa, Ano de 1674. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.
35 *Idem*. Capítulo II.

e por quatro guardas. Após esse processo, que durava até três dias, era concedida a autorização para o Mestre transportar o navio até o local onde ficavam os oficiais da Alfândega.

Entretanto, no caso de o mestre do navio declarar que sua intenção era apenas ancorar sem o desembarque de mercadorias, comprovando através da Carta de Fretamento, que seu destino era outra localidade, este, quando saísse da barra do porto de Lisboa, estaria obrigado a apresentar uma declaração emitida pelo Provedor da Alfândega, aos oficiais do porto em Belém. [36]

Depois da entrega do apontamento das mercadorias ao Provedor da Alfândega, o mestre da embarcação realizava um juramento de todas as mercadorias, registradas em um livro pelo Escrivão da Mesa Grande. Esses livros eram denominados *Manifestos* e o referido oficial deveria distinguir a procedência das mercadorias, ou seja, se eram provenientes das nações holandesas, de ingleses, de hamburgueses e os mais do Norte, incluindo franceses, espanhóis e italianos. Esses livros ficavam em seu poder para depois os guardas da Alfândega verificarem se a quantidade e a qualidade das mercadorias correspondiam com que foi declarado.[37]

Após esses primeiros procedimentos iniciava-se o desembarque das fazendas através de pequenas barcas denominadas *barcas de mercadorias* que pertenciam à Alfândega. Chegando ao cais, essas fazendas eram direcionadas para a ponte da Alfândega, onde eram fiscalizadas pelo Guarda-Mor para saber se todas haviam sido descarregadas de acordo com a declaração (*rol*), apresentada pelo mestre da embarcação[38]. Abaixo um modelo de *rol* que deveria ser apresentado na Mesa Grande.

> Lisboa, 5 de fevereiro de 1759.
>
> O navio Estrela do Norte. Capitão Adam Hoppes.
> O holandês vindo de Amsterdão remetido a Maine, Brum e Maine.
> Carregou Francisco Dunes, por Antonio Arles:
> Pano de saca.
> Carregou Manoel Rodrigues por Domingos Antonio.
> Caixas de chapéus.
> Carregou Antonio Dias da Silva por João Domingues.

36 Se o mestre da embarcação não apresentasse a carta de fretamento ou tivesse outro destino e desembarcasse as mercadorias no porto de Lisboa, era aplicada uma multa de cem cruzados e todas as mercadorias deveriam pagar os direitos de acordo com a pauta estabelecida. Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Capítulo VIII. Publicado pela Oficina de Antônio Craesbeeck de Mello. Lisboa, Ano de 1674. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

37 TARGINI, Cristovão Marcos. Novo Método para a Alfândega (1759). Biblioteca Nacional de Portugal. Seção XIII, Manuscritos, Coleção Pombalina, Lisboa: 1889.

38 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XVII.

Peças de várias fazendas brancas.[39]

O procedimento acima garantia a tributação das fazendas declaradas e, caso faltasse alguma delas, em se tratando das provenientes de nações estrangeiras, o mestre da embarcação pagaria o dobro. Cabe ressaltar que esse método era aplicado apenas para as nações acima citadas. No caso dos navios oriundos do Reino, das partes do Brasil,[40] Ilhas e senhorios, os mestres destas eram obrigados a trazer certidões das cargas e das mercadorias emitidas pelas Alfândegas locais, e, na ausência de alguma dessas mercadorias, o mestre do navio teria que pagar integralmente o valor dela.[41]

1.2. ESTRUTURA: DIVERSOS DEPARTAMENTOS[42]

A Alfândega de Lisboa era subdividida em quatro Alfândegas[43] como pode ser verificado no Quadro 1 a seguir.

39 TARGINI, Cristovão Marcos. Novo Método para a Alfândega (1759). Biblioteca Nacional de Portugal. Seção XIII, Manuscritos, Coleção Pombalina, Lisboa: 1889.

40 No processo inicial de colonização do Brasil a Coroa se utilizou das Alfândegas para a cobrança de impostos e de fiscalização de embarcações nos portos das capitanias. No século XVI o regimento aos provedores das capitanias do Brasil de 1548 já determinava o estabelecimento da casa de Alfândega. A principal função da Alfândega na primeira fase de colonização era a proteção dos rendimentos da Fazenda Real e da montagem da estrutura de controle dos navios que circulavam nas partes do Brasil. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Regimento dos Provedores das Capitanias do Brasil, 17 de dezembro de 1548. Manuscritos do Brasil, livro 28, folha, 293. Ver versões impressas: REGIMENTO de Antônio Cardoso de Barros, Provedor-mor da Fazenda, de 17 de dezembro de 1548. In: TAPAJÓS, Vicente. A Política Administrativa de D. João III. 2ª ed. Rio de Janeiro: DASP – Serviço de Documentação, 1966; REGIMENTO dos provedores de capitanias, de 17 de dezembro de 1548. In: Marcos Carneiro de Mendonça. Raízes da formação administrativa do Brasil. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

41 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XIX.

42 Paulo Manuel Tremoceiro & Joaquim Abílio Ferreira Machado. Alfândegas de Lisboa. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 1995.

43 Em 3 de novembro de 1833 foram extintas várias alfândegas, ficando a existir em Lisboa só a Alfândega Grande e a da Sete Casas. Verbete Alfândega. In: Dicionário de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). Volume 1. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963, p. 95.

Quadro 1 – Repartições existentes na Alfândega de Lisboa

Alfândega grande do açúcar ou Alfândega grande de Lisboa[44]	Onde era feito o controle de entrada e saída das fazendas e se arrecadavam os direitos determinados pelos Forais e Regimentos. • Paço da Madeira – Integrado à Alfândega Grande, cuidava do despacho das madeiras e possuía regimento à parte. Nela entravam os direitos das vendas dos navios e dos móveis que se exportavam. • Mesa do Sal – Era uma mesa existente na Alfândega grande para cuidar do despacho e cobrança dos direitos do sal. • Mesa dos Portos Secos – Integrada à Alfândega Grande, cuidava dos direitos dos gêneros que entravam pelos portos secos. • Casa dos Cinco – Integrada à Alfândega Grande, era a denominação proveniente do fato de nela serem pagos os quintos de todas as mercadorias que vinham por terra para Lisboa.
Alfândegas das Sete Casas	Era a alfândega presidida por um administrador da Fazenda com escrivães recebedores que recebiam diversos direitos. • Dos bens de raiz sobre o nome de herdades e portagens. • Direito do vinho, da fruta, dos azeites e das carnes. • Dos pescados secos e frescos. • Das cavalgaduras. • Do pelouro e das aduelas.
Casa da Índia	Tinha regimento próprio e essa era a casa ou estação de entrada e arrecadação dos direitos das fazendas vindas da Índia, e outros portos da Ásia. A organização da Casa da Índia divide-se em Mesa grande, Mesa do Consulado, Mesa do Donativo, Mesa das Drogas, Mesa dos Quartos, Administração e Tesouraria.
Alfândega do tabaco[45]	Tinha regimento próprio que regulava direitos, despachos, primeiros preços, fretes de tabaco até 1833 era desintegrada da Alfândega grande.

Fonte: Elaborado pelo autor.[46]

A organização interna, para promover a distribuição de serviços nas Alfândegas, era feita através das repartições que a compunha: Mesa da abertura, Mesa da balança, Mesa da descarga, Mesa dos portos secos, Mesa do Paço da Madeira, Mesa do Sal, Consulado de Entrada, Mesa Grande, Casa do Selo. Existia ainda uma pauta geral que continha as normas para avaliação dos

44 Essa repartição foi desmembrada da Casa da Índia. Era vulgarmente chamada de Alfândega do Açúcar. Nela se despachavam as mercadorias de todos os países da Europa, "posto que fosse estabelecida só para as do Brasil". (Cartas e outras obras seletas do Marques de Pombal. Lisboa: Typographia de Costa Sanches, 1861, Tomo II, p. 37).

45 Esta alfândega tinha um regimento próprio e nela se despachava tudo o que fosse pertencente a navegação, comércio e consumo do tabaco (Cartas e outras obras seletas do Marques de Pombal. Lisboa: Typographia de Costa Sanches, 1861, Tomo II, p. 37).

46 TREMOCEIRO, Paulo Manuel e MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa*. Lisboa: Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Divisão de Publicações, 1995.

gêneros sob o ponto de vista fiscal.[47] No entanto, a cobrança desses direitos não se dava de forma linear, variando muito, não só conforme os governos como também pelas próprias circunstâncias que faziam sobrecarregar algum tipo de mercadoria, ou até mesmo, aliviá-los ou isentá-los da tributação.

1.3 OFICIAIS

Aos oficiais da Alfândega de Lisboa, cabia inspecionar o serviço, dirimir dúvidas relativas à arrecadação dos direitos e ainda emanar todas as ordens. Cada Alfândega possuía o seu corpo de oficiais.

Para administrar a Alfândega Grande de Lisboa, existia um Provedor que também exercia a função de Feitor-mor de todas as mais do Reino. Em tempos de chegada e de despacho das mercadorias, os feitores da Casa da Alfândega eram distribuídos da seguinte forma: um deles atuava conjuntamente com o Porteiro a fim de auxiliar na vigilância, seguindo para isso o estabelecido na legislação; outro era incumbido de abrir as pacas, os fardos e os cofres de mercadorias na ocasião do despacho e fazer os devidos assentamentos em um livro destinado para esse fim; outro ainda deveria prestar assistência junto à ponte da Alfândega "para ter conta como as mercadorias que se nela descarregam e pôr verba nos róis que lhe forem dados na mesa da dita Alfândega para se poderem descarregar pela maneira que atrás fica ordenado e ali para vigiar a dita ponte"[48], e os demais feitores deveriam ocupar os cargos de acordo com as ordens do Provedor da Alfândega.

Em relação à distribuição dos quatro escrivães da mesa grande da Alfândega, o Provedor designava as tarefas de despacho de forma igual. Cada um deles atuava três meses por ano avaliando as fazendas de acordo com a pauta e, dessa forma, realizando a cobrança dos tributos. A distribuição do primeiro trimestre começava do mais antigo para o mais novo oficial e aquele era o responsável pela contabilidade das receitas da Alfândega.

---

47 SILVA, Francisco Ribeiro da. Alfândegas lusas em finais de Setecentos: fiscalidade e funcionalismo. In: *O litoral em perspectiva Histórica* (Séc. XVI a XVIII). Porto: Instituto de História Moderna, 2002. p. 208.
48 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXX.

Todas as aduanas do Reino, tanto as de mar quanto as de terra, estavam sob a jurisdição do Provedor Mor da Alfândega de Lisboa[49] e deveriam pagar a ele cada ano 120 mil réis. Carta do Provedor e Feitor Mor deixava clara a centralização do seu cargo no sistema alfandegário:

> Pelo traslado desta carta, que será registrada nos livros de registros das ditas Alfândegas por cada um dos escrivães delas e seu conhecimento e serão levados em conta e mando aos Juízes e Almoxarifes e oficiais das ditas Alfândegas e a quaisquer outros oficiais e pessoas a que o conhecimento pertencer, que tenham daqui em diante o dito Diogo Fernandes das Povoas Provedor e Feitor mor das Alfândegas do mar e dos portos de terra e lhe obedeçam e cumpram em todos os seus mandados no que tocar ao dito Ofício e ele de minha parte por meu serviço lhe mandar segunda forma do Regimento e provisões de mim tem e posto que as ditas Alfândegas ou parte delas sejam arrendadas ao dito Diogo Fernandes.[50]

O Provedor da Alfândega de Lisboa poderia, em qualquer região do Reino, realizar "varejos"[51] e tomar qualquer mercadoria que tivesse o direito descaminhado. Portanto, a carta de nomeação desse oficial deveria ser registrada,

> Em cada uma das ditas Alfândegas e portos para assim cumprir e por ela mando a todos os Corregedores e Contadores, Ouvidores, Juízes e Justiças, Alcaides e Meirinhos, Feitores e quaisquer outros oficiais, pessoas das cidades, vilas e Lugares de meus Reinos.

Todas as demais causas relativas ao despacho, à administração e ao governo da Alfândega, com exceção do descaminho que deveria passar pelo julgamento dos juízes da Fazenda, deveriam ser da jurisdição do Provedor. Portanto, o foral deixava clara a jurisdição do Provedor,

> Sucedendo dúvidas entre os oficiais da Alfândega e as partes e contratadores delas estando contratando ou sejam sobre as avaliações e preços das mercadorias e direitos que se delas deverem e sobre dos privilegiados ou sobre os fretamentos ou casos da franquia e assim sobre todos os mais e quaisquer outros que pertençam ao ofício de Provedor da Alfândega e sucederem por razão de não estar provido pelo Foral, como por lhe darem diferentes entendimentos os ditos oficiais, contratadores e partes.[52]

---

49 Geralmente o escolhido já tinha experiência em outras Alfândegas em portos de mar ou de terra.

50 Cartas de Provedor e Feitor Mor da Alfândega de Lisboa. Primeira – 16 de Setembro de 1625. Segunda – 15 de junho de 1640 e a Terceira – 28 de março de 1679. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

51 Dar varejo, dar busca, fazer vereação, procurar, descobrir as coisas de contrabando e proibidas. Verbete: Varejo. VITERBO, Francisco Joaquim de Santa Rosa de. *Elucidário das Palavras, Termos e Frases*. Edição Crítica baseada nos Manuscritos e Originais por Mário Fiúza. Volume Segundo B-Z. Porto, Lisboa: Livraria, Civilização, 1966. p. 624.

52 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo CX.

O Juiz da Alfândega era o oficial designado por escutar todas as partes, obedecendo-se para isso uma ordem, primeiramente: "os oficiais da mesa da Alfândega e assim os mais oficiais", depois os "contratadores" e, por último, as "demais pessoas". Assim, o Provedor também possuía o título de Juiz para resolver as causas relativas a valores, contestações dos contratadores que eram arrematadas por contrato e de pessoas, responsáveis pelos pagamentos dos tributos na Alfândega.

A Alfândega Grande de Lisboa possuía ainda vários outros oficiais: os guardas que tinham por obrigação encaminhar as mercadorias para o despacho e vigiar os descaminhos; os escrivães da receita, cuja função era o lançamento diário dos rendimentos a cargo do tesoureiro. Os tesoureiros deveriam prestar as contas da arrecadação à Fazenda Real, enquanto os feitores e os guardas tinham por função vigiar os descaminhos. Em relação à Alfândega do tabaco, a Junta do Tabaco era a entidade suprema do comando dessa instituição.

1.4 FUNCIONAMENTO

O funcionamento da Alfândega de Lisboa era ditado pelo Foral reformulado durante o período da União Ibérica. Tal foral substituiu o anterior, defasado após a evolução do comércio estabelecido pelas novas rotas marítimas ultramarinas com as Índias e a América. Essas rotas revolucionaram a movimentação do porto de Lisboa que se tornou mais movimentado com grande fluxo de mercadorias.

Sendo assim, após as mercadorias serem descarregadas no cais, o Provedor ordenava ao oficial, responsável pelo desembarque, que recolhesse todas as fazendas com maior brevidade possível dentro da Alfândega para evitar qualquer descaminho e preservar a cobrança dos direitos da Coroa.

No momento em que eram descarregadas as fazendas, os seus donos e os mercadores eram obrigados a despachá-las[53] e pagar os direitos na Alfândega. Em alguns casos, o Rei concedia a mercê e prorrogava o tempo de despacho e de pagamento desses direitos. A exigência do despacho ágil estava relacionada ao espaço físico para o armazenamento de novas fazendas que seriam tributadas, mas também com a questão da segurança das mercadorias que ficavam no pátio da Alfândega.[54] Apesar disso ser exposto na legislação, tanto na Metrópole quanto na Colônia, era

53 Mandar ir. Verbete Despachar. BLUTEAU, Raphael. v.3. Vocabulário Portuguez e Latino. Coimbra, 1712. p. 161.
54 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXII.

comum a solicitação da construção de novos espaços de armazenamento e do aumento de funcionários para acelerar os trabalhos e evitar-se os descaminhos e contrabandos, mas o que se constata na documentação é que a Coroa não estava apenas preocupada com o ajuste institucional alfandegário por esses fatos, e, sim, pelos modos mais ou menos eficazes de captação de impostos nos diferentes portos de mar e de terra.

Depois da realização do processo de fiscalização com os mestres de embarcação, cabia aos feitores abrirem as caixas e fazerem uma lista de cada fazenda, as quais eram encaminhadas para avaliação do Escrivão da Mesa Grande, e, em livro próprio, era feito o registro do que deveria pagar a dízima e/ou a sisa[55] na Alfândega. Além disso, os responsáveis pelas mercadorias podiam solicitar isenção dos direitos, no entanto, tinham que recorrer, de modo que os requerimentos eram realizados na Fazenda Real. Em última instância, o Rei decidia pela isenção ou não. Nesse sentido, existia uma dinâmica administrativa na Alfândega que visava o bom rendimento para a Fazenda Real. De fato, na análise da legislação, constatamos que os olhos do monarca se voltavam para o movimento de mercadorias e do estabelecimento da preservação dos rendimentos que os direitos da dízima ou da sisa, pagos na Alfândega, proporcionavam na manutenção do Estado.

Frequentemente, os feitores e o Escrivão da mesa da Alfândega, ao abrirem as mercadorias, constatavam fardos, arcas, cofres e mais vasilhas com fundos falsos que vinham com outras mercadorias escondidas de qualidade igual ou diferente do produto. Nessa situação, existia a seguinte punição:

> Hei por bem que todas as ditas mercadorias que se pela dita maneira acharem nos ditos fundos falsos se percam: as duas partes para o rendimento da dita Alfândega e a terceira parte para o denunciador. E isto posto que as ditas mercadorias estejam dentro da Alfândega e posto que as não venham despachar seus próprios donos, mas seus feitores e criados ou outros mercadores por eles, por quanto tendo carregamentos de suas mercadorias costumam esconder pela dita maneira nos fundos falsos, para efeito de sonegarem direitos, o que é muito prejuízo para a Fazenda.[56]

Podemos verificar que era uma prática recorrente a utilização de estratégias, profusas por parte dos mercadores, para sonegar o pagamento dos impostos da Alfândega. Algo bem semelhante

---

55 Imposto indireto que recaía sobre as mercadorias que entravam em contrato de compra e venda e de troca. As primeiras notícias que temos do lançamento de sisas datam do princípio do século XIV e aparecem-nos como um imposto municipal de caráter provisório, cobrado para subsidiar determinadas despesas extraordinárias do concelho. Verbete Sisa. In: Dicionário de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). Volume VI. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 1.

56 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXII.

acontecia nas Alfândegas coloniais e o mesmo trecho do Foral da Alfândega de Lisboa era reproduzido no contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII.

Após as mercadorias passarem pela averiguação inicial dos oficiais aduaneiros e escrivães da conferência e verificada a inexistência de fraudes, procedia-se a selagem delas. O selo era de chumbo e esse procedimento era disponibilizado todos os dias na Alfândega de Lisboa. Depois da selagem, os feitores e os escrivães notificavam as partes responsáveis pelas mercadorias que foram abertas. Assim, de repartição em repartição, eram fiscalizadas as mercadorias:

> Tanto que as ditas mercadorias forem seladas, os feitores e o Escrivão das marcas passarão escritos para as partes que as que as houverem de despachar todas as que juntamente lhe forem abertas os quais serão descritos em seus livros a qualidade e a quantidade das mercadorias que o tal mercador tiver aberta e quer despachar nomeando em cada um dos escritos o mercador, o dia, o mês e o ano para apresentar ao Provedor e aos oficiais da Mesa da Alfândega[57].

Nesse sentido, nenhum oficial da conferência poderia passar as informações de valores ou de cobranças dos tributos das mercadorias, sendo função do Provedor e da Mesa, responsável pelo "despacho, avaliação e preço". Antes de chegar à alçada do Provedor e depois da conferência, as mercadorias eram direcionadas para o Juiz da Balança a fim de se realizar a pesagem delas. Como se verá a seguir, existia uma grande preocupação com o peso das fazendas:

> Despacharam primeiro na dita balança a gente do mar, como atrás fica provido no despacho geral da casa. E mando ao Provedor e oficiais da dita Alfândega que com muito cuidado e diligência saibam o modo em que os ditos juiz e oficiais da balança procedem em abaterem as taras, as mercadorias que nela pesam e em particular nos açúcares do Brasil que são muitos em quantidade e há muita variedade no peso das caixas das ditas partes e para o dito efeito farão todos os exames e diligências que lhe parecerem necessárias por quanto é o negócio de muita importância e convém a meu serviço e comodidade das partes fazer com muita verdade.[58]

A cobrança dos tributos e o peso das mercadorias, arbitrados na Alfândega de Lisboa, serviram de estopim para conflitos entre os oficiais aduaneiros e mercadores. Em 1734, Inácio Pereira de Souza, Provedor da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio, e demais Deputados fizeram um manifesto escrito pelo advogado da Casa da Suplicação, João Tomás de

57 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXVII.
58 *Id.*

Negreiros, acerca dessa questão. O manifesto tinha como objetivo demonstrar para o Rei como o Provedor da Alfândega cobrava as taxas de acordo com o seu arbítrio, o que causava prejuízos para o grupo de mercadores.

> Este desperdício foi não só premeditado, mas executado com dano e violência a mais estranha: porque estando o Provedor, que Vossa Majestade por este Regimento, lhe conferia o percalço das Taras, ainda no caso de lhe não pertencerem e que podia avaliá-las a seu arbítrio independente de outra alguma averiguação ou permissão de Vossa Majestade fez uma nova Pauta, declarando os preços que os comerciantes haviam de pagar pelas taras, ou vasilhas em que vem as mercadorias para Alfândega.[59]

Apesar de existirem cláusulas no Foral da Alfândega a respeito do monitoramento e cobrança de tributos, eram comuns as queixas dos homens de negócio em relação à lentidão e ao abuso praticado no despacho das mercadorias pelos oficiais aduaneiros. Para a defesa de seus interesses, alegavam considerar o monarca o detentor do "poder absoluto" e o único capaz de decidir em relação às taras e ao peso, dessa maneira jamais "podia executar sentença em prejuízo do Comércio".[60] João Tomás de Negreiros, advogado dos homens de negócio, discorria que em relação à arrecadação tributária das mercadorias, que chegavam ao porto, cabia um valor maior para o Provedor e uma parte menor para a Coroa, e nesse sentido afirmava:

> sendo este arbítrio muito mais estranho, quando vemos, que o Provedor leva mais que Vossa Majestade: porque Vossa Majestade leva de direito de cada pipa de vinho um cruzado e o Provedor quer levar e está levando de cada pipa de vinho oito tostões.[61]

O regimento, no que dizia respeito a essa questão, dava autonomia para o Provedor e demais oficiais decidirem a avaliação, de acordo com a pauta e sendo lençarias, marcarias[62] e outras dessa

---

59 Manifesto Legal que a Majestade Fidelíssima do Rei Nosso Senhor Dom José I ofereceram o Provedor Ignácio Pereira de Souza e mais Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procuram o Bem Comum sobre o Vexame que o mesmo Comércio experimenta pela regulação ou Regimento na Obrigação que lhe Impõe de pagar as Taras ao ofício de Provedor da Alfândega. Escrito por João Tomás de Negreiros, Advogado da Casa da Suplicação. Lisboa: Oficina de Pedro Ferreira, MDCC, p. 2.

60 Id.

61Manifesto Legal que a Majestade Fidelíssima do Rei Nosso Senhor Dom José I ofereceram o Provedor Ignácio Pereira de Souza e mais Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procuram o Bem Comum sobre o Vexame que o mesmo Comércio experimenta pela regulação ou Regimento na Obrigação que lhe Impõe de pagar as Taras ao ofício de Provedor da Alfândega. Escrito por João Tomás de Negreiros, Advogado da Casa da Suplicação. Lisboa: Oficina de Pedro Ferreira, MDCC, p. 34. Consulta realizado no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

62 De acordo com o Dicionário da Língua Portuguesa de Antonio de Morais Silva, seria mercadorias tais quais fitas, navalhas, quinquilharias e miudezas semelhantes (SILVA, Antonio Moraes. Dicionário da Língua portuguesa –

qualidade, a cobrança era feita de forma individualizada, já que esses produtos necessitavam de fatores de avaliação do peso e tamanho. A indignação talvez desses homens de negócio estivesse relacionada ao fato de que todo o processo de avaliação transcorria em segredo por parte do corpo de oficiais da Alfândega e, em nenhum momento, a fase inicial de abertura, peso e avaliação era franqueada ou informada aos mercadores.

No processo de descarga, depois de realizada a conferência e verificado o peso, o Provedor em voz alta lia e um oficial da Mesa fazia o lançamento das avaliações das mercadorias em ordem alfabética no livro de receitas. Nessa mesma ocasião, determinava o que se deveria ou não pagar dízima e sisa. Depois de realizado o lançamento dos tributos das mercadorias, o mercador era notificado para fazer o pagamento ao Tesoureiro da Alfândega. Todo esse ritual está exposto de forma consolidada no Foral que estabelecia que os tributos fossem lançados no livro de receita e assinados pelo mercador que estava despachando as mercadorias para o devido pagamento, que poderia ser efetuado em data posterior, caso o montante fosse superior a vinte mil réis ou no ato para quantias abaixo desse valor, tudo isso registrado pelos escrivães competentes.[63]

Nas aduanas, que tivessem seus impostos recolhidos por particulares através de contratos, existia um livro para o tesoureiro e outro para os contratadores que tinham que realizar o lançamento de forma simultânea e por letra, especificando o dia, mês e ano e depois, uma vez por mês, havia de ser realizado um balanço mensal dos rendimentos arrecadados.

Efetuado o pagamento dos tributos, era liberada a saída das mercadorias. O porteiro da Alfândega contabilizava novamente o número de caixas, fardos e outros volumes que haviam pagado os direitos à Fazenda Real e, caso tivesse algum item a mais do que o estabelecido no despacho, este era confiscado e dois terços do seu valor destinado para a aduana.[64]

Dessa forma, constatamos, em todas as repartições desde a entrada até a saída, a existência de um alto controle da tributação das mercadorias, constituindo isso a principal função institucional da Alfândega. Tal sistema de repartições permitia ao Rei vigiar e punir os oficiais que, em algum momento, praticassem algum descaminho ou algum erro, pois, no final do expediente, todos os escritos de todos os oficiais eram conferidos e comparados. Constatada alguma irregularidade, o

---

recompilado até agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva. Lisboa: Typografia Lacerdina, 1813. p. 168).

63 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXXI.

64 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXXV.

Provedor era o responsável por informar à Mesa da Fazenda, sendo o Rei único responsável por qualquer decisão de punição. Essas regras eram muito claras:

> Acontecendo achar-se algum erro nos ditos escritos, ou nas adições dos livros das receitas contra as partes ou por elas por inadvertência ou descuido se emendará logo na dita mesa chamando o dito provedor para isso as partes e pessoas que for necessária e havendo outro algum erro ou engano que mereça maior exame e castigo por ser contra o meu serviço e boa arrecadação de meus direitos o dito Provedor se informará do caso e sendo necessário devassará dele, mas não procederá contra os Culpados sem primeiro dar conta na Mesa de Minha Fazenda.[65]

As fazendas de uso pessoal, que não eram destinadas ao comércio ou aluguel, ficavam isentas de pagamento de direitos na Alfândega. Mesmo ocorrendo a declaração por parte de seus donos, existia uma conferência das "caixas, das arcas, do baú, das malas ou outra coisa fechada" para efetivamente verificar a veracidade da informação. Sendo constatada, por parte dos oficiais, alguma irregularidade, as mercadorias seguiam para o mesmo procedimento das fazendas que pagavam direitos. Caso algum oficial omitisse a veracidade da informação acerca da idoneidade das fazendas declaradas usadas, perderia o seu cargo.[66]

Além das fazendas usadas, que não eram tributadas, havia grupos como os prelados religiosos que gozavam de isenções nas transações realizadas na Alfândega de Lisboa. Entretanto, apesar do foral apontar esse tipo de liberdade de dever ou obrigação, ao longo do tempo, essas condições foram se modificando como, por exemplo, o ocorrido com a isenção de dez anos do grupo de senhores de engenho do Brasil[67] que teve a sua condição alterada em 1725, quando o Rei Dom João V assinou uma lei que obrigava todos os açúcares produzidos a pagarem a dízima nas Alfândegas do Reino justificando ser uma utilidade para o "bem do comércio".[68]

Situação diversa da anterior apontada era a dos produtos que obrigatoriamente deviam pagar direitos ou os que tinham algum tipo de isenção na Alfândega. No caso do Foral da Alfândega de Lisboa, são citadas as seguintes mercadorias:

---

65 *Id.*

66 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo XXXXVIII.

67 Os senhores de engenho gozavam de dez anos de isenção fiscal a partir da produção do produto. Requerimento do dono do engenho São Felipe e Santiago, Antônio Rodrigues Pacheco, ao Rei Afonso VI pedindo provisão para que possa gozar dos dez anos de liberdade de isenção fiscal concedidos aos senhores de engenho que voltassem a fabricar açúcar. AHU_ACL, CU, 015, Cx.8, Documento 723.

68 Carta do Governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao Rei Dom João V, em resposta à provisão régia de 25 de setembro de 1725, informando a publicação da lei que determina o pagamento dos direitos do açúcar das conquistas nas Alfândegas do Reino. AHU_ACL_CU_017, Caixa 17, Documento 1864.

Quadro 2 – Lista das mercadorias[69]

Sedas	Todas as sedas de fora do Reino se pagavam dez por cento: cinco por dízima e cinco por sisa.
Telas	Todas as peças de ouro e prata, tela rasas de prata e ouro se pagavam dez por cento: cinco por dízima e cinco por sisa.
Vinhos	De todos os vinhos, se pagará somente a dízima na Alfândega.
Escravos	De todos os escravos, que vierem da Ilha de Santiago, de Cabo Verde, se pagará somente a dízima.
Açúcares	Os açúcares da Ilha da Madeira, conservas, frutas secas se pagará somente a sisa, pois a dízima é paga na saída da Ilha.
Mantimentos	De todo o trigo, centeio, cevada, farinhas, legumes e carnes, que vierem das Ilhas terceiras e da Ilha da Madeira e do Reino do Algarve, se pagará na Alfândega somente a dízima.
Mantimentos	De todo o mais trigo, cevada, centeio, milho, legumes que em Lisboa entravam de qualquer outras partes do Reino se não pagavam direitos algum na Alfândega, queijos, manteigas, pois o Rei concedeu mercê à Câmara.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Como pode ser observado no Quadro 2 acima, o sistema de tributação existente em Portugal era seletivo, e apenas sobre algumas mercadorias eram recolhidos impostos, já que muitas outras poderiam possuir isenções fiscais.

Outro tipo de taxação, existente na Alfândega de Lisboa, era a de quatro por cento aplicada para as mercadorias que não eram comercializadas em Portugal. Geralmente, as embarcações, que traziam tais mercadorias, faziam baldeação ou descarregavam para abastecer outras naus e navios com destino a outros lugares, que necessariamente não era o Reino ou as conquistas. Assim, o porto e a Alfândega de Lisboa serviam não apenas para o desembarque das mercadorias com destino ao Reino, mas também exerciam um papel de ponto de articulação para abastecimento de navios que seguiam para outras regiões.[70]

69 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LXXII.
70 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LXXVII.

Esse procedimento de baldeação das embarcações com as mercadorias, que não se destinavam a Lisboa, deveria durar no máximo três meses. No caso de extrapolar esse tempo, aumentava-se a alíquota e o mestre da embarcação "pagaria vinte por cento" de imposto. Porém, existia uma exceção para as naus oriundas de Veneza, que tinham o privilégio de permanência de um ano.

O sistema de despacho das mercadorias, que pagavam a alíquota de quatro por cento, era basicamente o mesmo das que pagavam os dez por cento. Para gozarem dessa redução, os donos das embarcações deveriam requerer ao Provedor e aos oficiais aduaneiros, prestando esclarecimentos que as mercadorias eram destinadas para outros locais fora do Reino. Dessa forma, procediam-se pelos feitores a abertura e a pesagem, quando necessária, e os escritos delas para o devido despacho, não sendo necessária a utilização do selo uma vez que "eram novamente carregadas por mar a fora".[71]

Depois de realizado todo o procedimento do despacho o Provedor e os demais oficiais podiam autorizar a baldeação das mercadorias para outro navio. Se, em dado momento, algum barqueiro realizasse a referida baldeação sem a autorização dos oficiais da Alfândega, seria obrigado a pagar uma multa de vinte mil cruzados e a ainda teria suas embarcações confiscadas. Vale ressaltar que o imposto de quatro por cento era apenas para as mercadorias que tivessem de fazer baldeação com destino a outro porto.

Podemos citar como exemplo da tributação, utilizando essa alíquota menor, o açúcar proveniente de São Tomé que não era destinado ao Reino de Portugal. Esse produto satisfazia a dízima na saída naquela Alfândega e em Lisboa a sisa e, ordinariamente, pagavam a taxa de reexportação, ou seja, o imposto de quatro por cento. Os mestres das embarcações deveriam trazer certidões de quitação da dízima, emitidas pelos oficiais da Alfândega de origem. Portanto, fica exposto que existia toda uma lógica aduaneira em Lisboa que controlava a entrada e a saída de mercadorias do Reino, das e para as colônias e para outras regiões da Europa.

Tudo o que foi descrito até aqui são ordens e despachos referentes a mercadorias que entravam na Alfândega da cidade de Lisboa pela foz do Rio Tejo. Dessa forma, nossa intenção foi demonstrar, através da legislação vigente na época, como deveriam ser os procedimentos adotados pela principal Alfândega da metrópole em relação à fiscalização e à tributação das fazendas que por ali passavam e deveriam ser reproduzidos, a princípio, nas aduanas da América lusa.

---

71 *Id.*

1.5 PORTOS DE TERRA

Além das Alfândegas dos portos de mar, para que houvesse um controle nas transações comerciais entre Portugal e Espanha, foram criadas as dos portos secos.[72] Por essas Alfândegas, poderiam entrar em Portugal todas as fazendas produzidas na Espanha, exceto as de Flandes, Alemanha, Inglaterra e de outras partes do Norte europeu.[73] As mercadorias, que entravam ou saíam pelos portos de terra,[74] ou que saíam de Portugal para os de Castela, pagavam dízima, ou seja, o imposto de dez por cento. Já as que não estavam na pauta de avaliação no sentido Castela-Portugal pagavam quinhentos e quarenta réis.[75] Existia uma organização de funcionários que era responsável pela arrecadação desses impostos para a Coroa portuguesa, no entanto, essa estrutura era menor do que as Alfândegas de Lisboa ou do Porto.

Algumas mercadorias, introduzidas pelos portos de terra vindos de Castela, deveriam obrigatoriamente pagar direitos na Alfândega de Lisboa. Como a título de exemplo podemos citar os panos finos e sedas.[76] Todos os mercadores, que desejavam trazer esse tipo de produto de Castela, deveriam antes fazer uma espécie de acordo denominado "avença" (custava aproximadamente vinte mil réis), acertando com o Provedor e Escrivães da Mesa Grande da Alfândega de Lisboa a quantidade e o porto em que eles deveriam se apresentar ao entrar em Portugal.[77] Essa "avença" era paga de acordo com o volume das mercadorias, cuja intenção era regular o comércio entre Castela e Portugal. As autorizações, para tais movimentações comerciais,

---

72 Para Joaquim Veríssimo Serrão, o estado de guerra na fronteira com a Espanha não impediu a manutenção de um comércio limitado, vantajoso para as populações. Houve portos secos que mantiveram certa atividade, não obstante as contingências de ordem política e militar. A paz de 1668 garantiu melhores perspectivas ao comércio luso-espanhol, justificava o regimento dado às Alfândegas dos portos secos, molhados e vedados do Reino. Ele ainda afirma que era fundamental o papel dos contratadores no aumento de comércio. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. História de Portugal (1640-1750). Lisboa: Editorial Verbo, 1982. p. 402.

73 Regimento das Alfândegas dos Portos Secos, Molhados e Vedados. Lisboa: Impressão Régia, 1812. p. 4. Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

74 Estrutura semelhante na Colônia, denominada de Alfândegas internas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, na primeira metade do século XVIII, é proposta por Antônio Rodrigues da Costa. Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Volume XCIII. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951.

75 Regimento das Alfândegas dos Portos Secos, Molhados e Vedados. Lisboa: Impressão Régia, 1812, p. 4. Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

76 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LIII.

77 O comércio com o estrangeiro fazia-se exclusivamente pelos postos de mar. Os comerciantes, naturais e estrangeiros, vindos de Castela, deviam dirigir-se imediatamente à casa da alfândega do Porto, onde as mercadorias seriam descarregadas e vistas pelo recebedor do porto, vedor e Escrivão. Havia em Lisboa casas arrecadadoras de mercadorias. Verbete: Varejo. VITERBO, Francisco Joaquim de Santa Rosa de. *Elucidário das Palavras, Termos e Frases. Edição Crítica baseada nos Manuscritos e Originais por Mário Fiúza*. Volume Primeiro A. Porto, Lisboa: Livraria, Civilização, 1966. p. 324.

centralizavam-se na Alfândega de Lisboa,[78] cabendo ao Provedor Mor enviar uma carta informando da "avença" para a Alfândega que tivesse sido destinada ao mercador para que este conduzisse os tecidos de Castela.

Chegando à aduana do destino (designada no título ou "avença"), que poderia ser localizada em porto seco ou molhado, essas fazendas eram direcionadas por Estradas Reais para serem despachadas diretamente na Alfândega de Lisboa. Lá as sedas eram medidas, pesadas e tributadas. Nesse sentido, nenhum mercador poderia acrescentar fazendas além daquelas que tivessem sido estipuladas nas "avenças" e cabia aos juízes e oficiais das Alfândegas locais conferirem a data de vencimento e as condições em que foram autorizadas.

Além do envio das "avenças", o Provedor da Alfândega de Lisboa era responsável por elaborar as pautas dos valores dos tributos das mercadorias que davam entradas nas Alfândegas locais do Reino. Assim, o Provedor mandava ano a ano, as referidas pautas com os valores atualizados e por ele assinadas, as quais deveriam ser observadas para o despacho das mercadorias após serem seladas. Vale ressaltar que os selos aplicados nos portos secos eram diferentes dos que havia na Alfândega da cidade de Lisboa.[79]

Os estrangeiros, que desejavam comercializar tecidos e sedas e entrar pelas áreas de portos de terra, deveriam fazer uma declaração nas Alfândegas e depois pagar os direitos na Alfândega de Lisboa de forma semelhante aos nacionais que precisavam adquirir "avenças", como mencionado acima. Nessa perspectiva, os portos de terra em Portugal estavam sob jurisdição da Alfândega de Lisboa e tinha como função controlar o comércio de nacionais e estrangeiros com Castela, como podemos ver adiante:

> E porquanto o rendimento de todas as mercadorias de panos finos e sedas, pertence a Alfândega de Lisboa, posto que se despachem nos portos da terra, que para estiverem abertos para se haverem de gastar pelo Reino: o provedor da dita Alfândega mandará, se carregará o rendimento nos livros da receita da dita Alfândega no ano a que pertencer para o Tesoureiro o arrecadar dos recebedores dos ditos portos e pela dita maneira mandará o dito Provedor trazer os livros das guias das ditas mercadorias para se cotejarem com os das avenças da dita Alfândega e todos os mercadores e pessoas as de qualquer qualidade que sejam assim naturais como estrangeiros que dos Reinos de Castela meterem ou mandarem meter nestes de Portugal pelos portos da terra.[80]

78 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LIV.
79 *Ib.*, Capítulo LXIII.
80 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LXVII.

Assim, como é possível constatar, existia uma lógica de conexão entre o porto de Lisboa, considerando de mar e os de terra, cabendo à Alfândega de Lisboa um papel relevante no que dizia respeito à circulação de mercadorias, à fiscalização e à tributação sobre o comércio.

1.6 A QUESTÃO DO DESCAMINHO

Em relação ao descaminho,[81] cabia ao Provedor, quando soubesse de alguma irregularidade, ordenar que "desse o Varejo", ou seja, solicitar que os oficiais fizessem a busca de mercadorias que não tivessem o selo nas casas dos mercadores. As penas para esse tipo de infração eram inúmeras, assim como existiam muitas pessoas envolvidas e diversas formas de descaminho, por esse motivo não existia uma regra fechada de punição. Nesse caso, o Provedor da Alfândega de Lisboa deveria seguir as orientações descritas no Foral. A primeira atitude a ser tomada por ele deveria ser a seguinte:

> Primeiramente, tanto que perante o Provedor da dita Alfândega se trouxerem algumas mercadorias por descaminhadas pelo Meirinho, guardas ou quaisquer outros oficiais da dita casa, ou por outras quaisquer pessoas que lhe requererem mande fazer auto das mercadorias para as acusarem por perdidas por qualquer das coisas declaradas neste Foral ou por outras algumas pelas quais as ditas mercadorias descaminhassem e delas se sonegassem os direitos, o dito Provedor antes que mande fazer auto das ditas mercadorias, as fará trazer todas à mesa da Alfândega e por dois feitores dela as fará abrir e contar perante e pesar pelo Juiz e Oficiais da balança as que forem de peso.[82]

Feitas as diligências acima, as mercadorias eram registradas em um livro próprio com identificação do dia e do mês em que estavam sendo confiscadas e depois encaminhadas para uma casa fechada que ficava sob a responsabilidade de um guarda da Alfândega. Após esse procedimento, o Provedor da Alfândega fazia autos pelo "Escrivão dos descaminhados", declarando o lugar, o tempo e o modo que foram achadas. Esses documentos eram assinados pelo Provedor e pelas pessoas que haviam constatado os descaminhos. Entretanto, "o Escrivão dos descaminhados ou qualquer outro Escrivão que [fizesse] auto de mercadorias descaminhadas ou de

---

81Sobre descaminho e contrabando, ver: MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires: Bibliotecas Universitarias Centro Editor de América Latina*, 1988; PIJNING, Ernst. *Controlling contraband: economy and society in Eighteenth Century Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado). Baltimore: Johns Hopkins University, 1997; CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça*. *Caminhos e descaminhos na América Portuguesa*. São Paulo: Hucitec, 2008.

82 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LXXXXIIII.

qualquer pena que não [tivesse sido] assinado pelo Provedor da Alfândega, incorria em suspensão do seu ofício".[83] Nesse sentido, o cargo de Provedor era a autoridade máxima da Alfândega na conferência dos descaminhos.

Em relação às fazendas com selos falsos ou postos a mão, o Provedor do mesmo modo era obrigado a fazer uma diligência, e mandar prender os culpados, enviando as devassas e o rol dos culpados para os Juízes da Fazenda. Nesse caso, era de responsabilidade desses juízes proceder a um julgamento estabelecendo uma pena, em caso de condenação ou inocentando, os transgressores. Em relação às fazendas sem selo, o Foral estabelecia que,

> E acontecendo que as ditas mercadorias não tenham selos algum, ou seja, as que entravam neste Reino por terra e a quinze léguas ao redor desta cidade e lhe requererem as partes que que as tomaram que tire devassa dos casos para proceder contra as pessoas cujas forem com as penas citadas no Foral o dito Provedor tirará a dita devassa sendo os casos graves por razão da muita quantidade das mercadorias descaminhadas e valia delas e pela devassidão e excesso que houver em descaminharem e sonegarem os meus direitos e assim tirará dos ditos casos e quando lhe parecer que convém a meu serviço posto que as ditas partes não pode requerer e assim fará todas as mais perguntas e exames e diligências que lhe parecerem necessárias para a boa arrecadação da Fazenda.[84]

Depois de serem feitos os autos e comprovados os descaminhos, as mercadorias eram dadas por perdidas. "As duas partes delas pertenciam a Fazenda e a terceira parte ao tomador", ou seja, a pessoa que realizava a denúncia. Nessa perspectiva, descaminho era a sonegação do pagamento de direitos na Alfândega e a vigilância do negócio era recompensada para o que realizava a denúncia. Já o rendimento dos oficiais, em relação aos ganhos da apreensão, correspondia a "sessenta mil réis de alçada sem apelação nem agravo não entrando nos ditos sessenta mil réis os dobros, três dobros ou as penas que seguem as ditas mercadorias descaminhadas". [85]

As mercadorias apreendidas, e descritas nos autos por sonegação de direitos, eram vendidas em pregão, organizado pelo Provedor, ao mercador que desse por elas o maior lance. Essas mercadorias não podiam ser compradas pelos oficiais, nem pelo provedor e nem pelo contratador caso a Alfândega fosse contratada, a fim de se " evitar conluios que poderia haver na arrematação dessas [...] e para que todos os mercadores pudessem arrematar com liberdade", portanto, sem interferência dos funcionários ou de pessoas ligadas ao serviço alfandegário.

---

83 *Ibidem*, Capítulo LXXXVI.
84 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo LXXXXVII.
85 *Ib.*, Capítulo CI.

Apesar de existir todo um conjunto de normas para se evitar o descaminho e contrabandos, o que se via na prática era certa leniência das autoridades que deveriam combater essas práticas. A carta de Sebastião José de Carvalho a Marco António de Azevedo Coutinho é bem esclarecedora a esse respeito:

> O modo que se faz contrabando faz parte dos estilos das nossas Alfândegas. Nelas é o costume visitarem-se os primeiros barris de arroz e deixarem-se depois passar todos os demais da mesma carregação, supondo-se nele igual tara e peso. Aqueles que levam a pimenta se deixam ficar para terem o último lugar. Donde se segue que, não se visitando, entram em casa dos seus donos sem o menor perigo, segundo se me diz.[86]

Como pode se observar o contrabando e o descaminho faziam parte da própria dinâmica aduaneira, sendo inerente ao sistema alfandegário.

1.7 EXECUÇÕES DE DÍVIDAS

Existia ainda a questão sobre a execução de dívidas na Alfândega e para isso era estabelecido um prazo de pagamento dos direitos das mercadorias. Para os valores entre 20 e 40 mil réis, o prazo de quitação expirava em 3 meses. Já os superiores a este valor poderiam ser pagos em duas partes iguais no prazo máximo de seis meses. O não pagamento pelos mercadores, no tempo estabelecido, acarretava a penhora, pelo Provedor, de todas as fazendas até a liquidação da dívida. [87]

A essa regra atribuímos a execução de dívidas que, na Alfândega, seguia a lei do penhor dos bens do mercador. Esses mercadores eram denominados de quebrados ou ausentes e, após essa constatação, o Provedor da Alfândega realizava um inventário de toda a fazenda e imóveis desses mercadores que passavam para os cuidados do Rei até que todas as dívidas fossem pagas. Apenas após o inventário de bens, era realizada a execução de dívidas. Nesse caso, o executor das dívidas agia da seguinte forma:

> Ao tempo que o executor da Alfândega embargar os bens dos devedores de minha Fazenda e ache sobre eles outros embargos de julgadores a requerimentos das partes, fará inventário de tudo e procedendo o dito Provedor fazendo execução de todos os bens.[88]

---

86 CARVALHO, Sebastião José de. *Escritos Econômicos de Londres*. Lisboa: Coleção Série Pombalina, Biblioteca Nacional de Portugal, 1986. p. 107.
87 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo CXIIII.
88 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo CXVI.

No caso de o mercador falido não conseguir pagar a sua dívida com os bens pessoais ou com as mercadorias penhoradas, os fiadores eram notificados e, na opção de não realizarem a quitação dos valores devidos, tinham também os seus bens confiscados para pagamento à Fazenda Real.[89] Nesse caso, é evidente o cuidado da Coroa na manutenção dos rendimentos e do papel fundamental que a Alfândega exercia no controle dessa arrecadação.

Tal era a importância da cobrança dessas dívidas que, em vinte de março de 1756, foi criado o cargo de Juiz Executor das Alfândegas do Açúcar e Tabaco. Esse Juiz também era responsável por executar todas as dívidas das Alfândegas de Lisboa e do montante delas deveria tirar dez por cento do valor e distribuir da seguinte forma:

> [...] para si quatro e faça entregar dois a pessoa que servir de Procurador da Fazenda no teu Juízo: três ao Escrivão da causa; e um ao Solicitador, com o desconto já feito, se entregará o resto das dívidas executadas aos Tesoureiros a que pertencer.[90]

Para o controle das dívidas existentes, os Escrivães da Mesa Grande da Alfândega eram obrigados a verificar todos os dias os livros de fiança para conferência das dívidas vencidas. Fazia parte das atribuições desses oficiais prestar informação o mais breve possível da dívida ao Provedor da Alfândega. A liquidação, num primeiro momento, era feita através das fianças, sendo esse procedimento informado ao Juiz Executor da Alfândega[91]. Todas essas ações atribuídas ao Escrivão da Mesa Grande deveriam transcorrer no prazo máximo de dez dias a partir da data de vencimento da dívida.[92]

---

89 *Ib*., Capítulo CXVII.

90 Alvará de 20 de março de 1756. Pelo qual se criou de novo e se deu Regimento ao Juiz Executor das dívidas das Alfândegas de Lisboa e Junta da Administração do Tabaco 1756. SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa: legislação de 1750 a 1762*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830. p. 415. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

91 Os ofícios de Executores das Alfândegas eram cargos vitalícios. Id., p. 416.

92 Alvará de 20 de março de 1756. Pelo qual se criou de novo e se deu Regimento ao Juiz Executor das dívidas das Alfândegas de Lisboa e Junta da Administração do Tabaco 1756. SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa: legislação de 1750 a 1762*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830. p. 416. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

1.8 SAÍDA DAS EMBARCAÇÕES

A última parte do Foral da Alfândega a ser tratada é a questão da saída das embarcações do porto de Lisboa. Nenhuma embarcação nacional ou estrangeira podia dar partida sem antes ser fiscalizada pelas repartições responsáveis pelos produtos que levavam. Constatamos no Foral que todos os pareceres de todas as casas, que compunham a Alfândega de Lisboa, deveriam ser apresentados ao Provedor da Alfândega antes da partida,

> Mando que os ditos mestres depois de terem satisfeito com os despachos das ditas casas sejam obrigados levá-los a dita Alfândega e assim todos os róis de toda a carga e mercadorias que levavam que apresentaram na mesa ao Provedor e oficiais dela e declaravam se levam mais mercadorias nos ditos róis e se todas foram despachadas na dita Alfândega e se delas pagaram os direitos e feita a dita diligência se lhe dará despacho para se poderem partir, que será feito e assinado por dois escrivães da dita mesa, mas os ditos oficiais não faziam os ditos despachos sem lhe primeiro confiar que os ditos mestres despacharam nas mais casas, sob pena de serem suspensos de seus ofícios e os ditos mestres antes de se fazerem à vela no porto de Belém eram obrigados apresentar os despachos aos oficiais da Alfândega que nele residem antes de partir.[93]

Cabia aos oficiais emitir certidões para o despacho que deveriam conter, os nomes dos mestres dos navios, os proprietários da carga, a descrição das fazendas, com as respectivas quantidades, e ainda a declaração de efetivação do pagamento dos tributos devidos e de que as mercadorias encontravam-se seladas.[94] Somente após a verificação desse documento pelos oficiais aduaneiros, as embarcações podiam dar a partida nos portos.

Diante da análise feita até aqui sobre a Alfândega de Lisboa e seu Foral, podemos verificar que seu papel ia muito além da simples tributação das mercadorias que chegavam aos seus portos tanto marítimos quanto terrestres. Tal instituição tinha como atribuição controlar os grupos mercantis que realizavam o comércio entre Portugal e Europa, e ainda de diferentes partes do Império Colonial Português. Portanto, a compreensão dos seus mecanismos de funcionamento se torna fundamental para quem se dedica ao estudo das Alfândegas na América Lusa, uma vez que a estrutura dessas foram implantadas seguindo as normas estabelecidas nas do Reino, ainda que nos trópicos tenham sido adaptadas as condições específicas da sociedade em que estava inserida, com suas tensões específicas, usos e costumes locais.

---

93 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo CXVI.
94 Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. Op. Cit. Capítulo CXVI.

2 DIMENSÕES DA LEGISLAÇÃO E DA EXECUÇÃO INSTITUCIONAL DAS ALFÂNDEGAS NA COLÔNIA

As Alfândegas na América portuguesa foram criadas no princípio da colonização, juntamente com a instalação do Governo-geral e da Administração Fazendária. O Regimento do Provedor-mor, entregue a Antônio Cardoso de Barros e aos provedores das capitanias, determinaram a implantação dessas instituições visando a arrecadação de impostos de entrada e saída de mercadorias. Com o passar do tempo, à medida que a economia foi crescendo, suas estruturas sofreram modificações e a administração da Alfândega colonial foi tomando feições próprias. Isso demonstra que, paralelamente ao processo de colonização, o caráter institucional da Alfândega ia adquirindo formas, de acordo com os recursos humanos presentes nas terras americanas e as diferentes conjunturas. Neste capítulo, abordaremos o papel institucional e fiscal das aduanas no Brasil.

Essa instituição possuía um papel similar ao da Metrópole, guardadas as especificidades locais. Seus objetivos eram além da visita e do controle, semelhantes ao que era efetuado nas fronteiras, já que o litoral marítimo se configura como tal, efetuar a cobrança dos direitos aduaneiros, como a dízima da Alfândega e ainda a aferição dos navios e hipotecas marítimas e a verificação dos manifestos de bordo realizado na chegada e partida de navios.[95] No que concerne à sua função fiscal, nos setecentos, tinha a incumbência de cobrar o imposto da dízima de todas as mercadorias que entravam e saíam do porto em transações comerciais entre metrópole e colônia. Apesar do Marquês de Angeja[96], Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, apontar em 1715 a não

95 Cf. SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p. 69.

96 Segundo Maria Fernanda Bicalho "en 13 de junio de 1714, don Pedro Antonio de Noronha, segundo conde de Vila Verde y primer Marques de Angeja, tomaba posesión del gobierno em Bahia, com el titulo de virrey y capitan general de mar y tierra. Uno de los fines principales de su gobierno fue establecer el diezmo de la aduana de Salvador y el impuesto sobre los esclavos que se iban a vender em Minas. Don Juan V escogio a don Pedro de Noronha porque había sido membro del Consejo de Estado, se había distinguido em varias campañas militares y había gobernado la Índia entre 1692 y 1699". (BICALHO, Maria Fernanda. Gobernadores y virreys em el Estado de Brasil: ¿Debuj de uma corte virreinal? In: CARDIM, Pedro; PALOS, Joan Luís (Eds). El mundo de los virreyes em las monarquías de España y Portugal. Madrid: Ibero-americana – Vervuert, 2012. p. 397-398). Para Miguel Dantas Cruz, "a carta patente concedida a D. Pedro de Noronha permitiu-lhe chegar à Bahia com competências reforçadas em vários domínios. O mesmo dispositivo reforçava claramente o poder do principal administrador colonial em matérias fiscais. D. João V, no quadro de uma negociação que decorreu sem o conhecimento do Conselho Ultramarino, será concordado com os pareceres que defendiam o reforço da autoridade de D. Pedro de Noronha. Por exemplo, D. Nuno da Cunha, inquisidor-more colega de Angeja no Conselho de Estado, julgava que só o título de Vice-Rei fazia justiça ao nomeado, defendendo também que este deveria governar com grande liberdade em tudo o que por ele convinha ao serviço de Vossa Majestade. Aos ministros, oficiais da Fazenda, feitores e escrivães ordenava-se que cumprissem 'tudo o que por ele

existência de um regulamento próprio para as Alfândegas no Brasil, constatamos que a situação não era bem assim, já que um documento datado de vinte e seis de fevereiro de 1682 apresentava a transcrição do que era parte integrante do Regimento dos Provedores, datado de 1548, e que detalhava o modo do funcionamento da Alfândega, ou seja, era esse diploma legal que ainda regia todas as aduanas no Brasil desde a implantação do Governo-Geral.

Nesse sentido, o que se verifica de fato é a inexistência de um regimento atualizado, uma vez que o que estava em vigência era muito antigo, não possuindo as condições requeridas naquele tempo, em virtude das mudanças conjunturais ocorridas na colônia. Dessa forma, o Marquês de Angeja exaltava a necessidade de uma nova ordenação para se evitar dúvidas "que todas as horas têm os ditos oficiais sobre jurisdição".[97] Ainda de acordo com o Governador-Geral, as normas, empregadas nas Alfândegas do Reino, não podiam ser aplicadas nas Alfândegas das conquistas e por esse motivo se deveria encomendar aos Desembargadores da Relação um novo regimento. Entretanto, o pedido foi negado pelo Conselho Ultramarino sob a alegação que:

> Por quanto não ter sido possível até agora fazer o Regimento expresso para as Alfândegas desta cidade, tanto por espirarem, as ordens de El Rei meu Senhor, quanto por parecer conveniente seja o Regimento comum para todas as alfândegas deste Estado [...].[98]

A norma ainda em vigor determinava, dentre outras coisas, que toda e qualquer embarcação que saísse da Metrópole e/ou de outras partes do Império português poderiam apenas desembarcar mercadorias nos portos que tivessem Alfândega ou casa de arrecadação. Caso alguma embarcação desembarcasse mercadorias em um porto em que não houvesse uma aduana, o mestre da embarcação, se interceptado, as perderia e os responsáveis pelo despacho irregular degredados para São Tomé. Nessa acepção, essa instituição na colônia tinha como objetivo, como já verificamos acima, de cobrar os tributos e fiscalizar as mercadorias que entravam e saíam nos portos das capitanias e sua função institucional pode ser verificada no próprio dizer do Rei:

[Vice-Rei] lhes for de minha parte mandado [...] acerca da minha Fazenda, gastos e despesas dela, pois para tudo se lhe conferia inteiro poder e superioridade'" (CRUZ, Miguel Dantas. *Um Império de conflitos: o Conselho Ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015. p. 243.

97 AHU, ACL, CU, Cx.10, D.832 - Lisboa, 05 de dezembro de 1715 - Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

98 *Id.*

> Por bem mando que todas as naus e navios que de meus Reinos e senhorios ou fora deles forem as ditas terras do Brasil vão diretamente a cada uma das partes onde houver Alfândega e casa de arrecadação de meus direitos para ali serem vistos e descarregarem na dita Alfândega quaisquer mercadorias que levarem sejam tais ou de pessoas ou vão de lugares que delas não tenham de pagar a dízima e ainda que as ditas naus ou navios não levem mercadorias todavia irão diretamente a qualquer porto onde houver a dita casa da Alfândega para ali se saber que navios são e o que vão e serem buscados se levam mercadorias e provando que não tomou outro porto nas ditas terras do Brasil outro porto que não tenha Alfândega e que alguma da gente descarregou alguma mercadoria do dito navio em terra ou a carregou nele posto a tal terra que o dito capitão do navio perca a mercadoria que carregou ou descarregou e mais cinco anos de degredo para São Tomé.[99]

Dessa forma, a Alfândega, no Estado do Brasil, configurava-se em decorrência da necessidade da presença do Estado português no controle dos grupos mercantis, que realizavam o comércio nos circuitos regionais e com Lisboa. Ao mesmo tempo, significava o controle da saída da produção colonial. A Coroa exercia através dela a soberania de cobrar os tributos e o poderio de fiscalização do que entrava e saía da sua conquista. A atenção e os cuidados da alta administração com as Alfândegas eram indispensáveis para a Fazenda Régia já que era delas que o Rei buscaria uma parte substancial daquilo que tinha de despender para a despesa e defesa do Estado.[100]

Nesse sentido, essa instituição também era relevante para a manutenção do exclusivo comercial,[101] peça chave do sistema colonial, e que foi se desenhando no início da União Ibérica[102] quando, em decorrência de questões econômicas, e mais ainda, conflitos militares e rivalidades políticas, D. Filipe II (Primeiro de Portugal) vedou em 1591 a entrada de navios estrangeiros aos portos do Reino e seus domínios sem a sua licença. Entretanto, as dificuldades de se imprimir tal medida eram notórias, uma vez que o Brasil era bastante frequentado por embarcações estrangeiras que ali chegavam com mercadorias, que eram de interesse dos colonos nas capitanias, trocando-as por açúcares. Assim, esse comércio tanto interessava aos estrangeiros quanto aos súditos

---

99 *Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa*. Publicado pela Oficina de Antônio Craesbeeck de Mello. Lisboa, Ano de 1674. Consulta realizada no Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

100 MAGALHÃES, Joaquim Romero. Notas de abertura. In: CARRARA, Angelo Alves; CAVALCANTE, Paulo (Org). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: UFJF, 2016. p. 12.

101 O Exclusivo comercial era "a proibição legal do comércio entre a colônia e as nações estrangeiras, seja através de barcos ou de mercadores dessas nações, seja através de barcos ou mercadores portugueses que partissem das colônias em direção a outros portos" (RICUPERO, Rodrigo. O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil. História (São Paulo). v. 35, 2016. p. 4.

102 A América portuguesa, como o resto dos territórios lusos do ultramar, entrou na órbita da Monarquia dos Habsburgo depois da aclamação de Felipe II de Espanha como I de Portugal nas Cortes de 1581-1582. Esse fato abriu um período, de 1580 a 1640, no qual as duas coroas, Hispana e Lusa, estiveram unidas no corpo físico de um só Rei, constituindo o que genericamente tem sido conhecido como União Ibérica. MEGIANI, Ana Paula; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei (Org). *O Brasil na Monarquia Hispânica* (1580-1640). São Paulo: Humanitas, 2014. p. 7.

portugueses. Como a prática de concessões de licenças pelo monarca abriu brecha para uma gama de fraudes, a resposta encontrada pela Coroa foi o endurecimento dos termos e a proibição total da circulação de navios estrangeiros nas conquistas, determinada pelo Rei D. Filipe III (Segundo de Portugal) em 1605.[103]

As novas disposições régias, contudo, não foram fielmente aplicadas. Pressões externas e dificuldades financeiras contribuíram para que a própria Coroa adotasse determinadas concessões ao comércio exclusivo. Além disso, as proibições não inibiram o comércio clandestino, que articulando interesses lusitanos e estrangeiros, continuou se mantendo, o que não alterou o mecanismo principal do sistema.

2.1 HISTÓRIA

No processo inicial de colonização do Brasil, a Coroa se utilizou das Alfândegas para cobrança de impostos e de fiscalização de embarcações nos portos das capitanias. No século XVI, o regimento aos provedores das capitanias do Brasil de 1548 já determinava o estabelecimento da casa de Alfândega. A principal função dessa instituição na primeira fase de colonização era a proteção dos rendimentos da Fazenda Real e da montagem da estrutura de controle dos navios que circulavam nas partes do Brasil. Ressalta-se que era a aduana costeira no dizer de Eulália Lobo, que possibilitava ao Estado português o domínio da arrecadação fiscal[104] tão importante para a manutenção e defesa do território.[105]

---

103 Cf. RICUPERO, Rodrigo. *O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial*. História (São Paulo). v.35, 2016. p. 13-15.

104 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978. p. 19.

105 A Coroa portuguesa, devido à necessidade latente de promover a ocupação efetiva das terras americanas, recorreu das concessões senhoriais para povoação e colonização daquele novo território. Coube ao súdito beneficiário a responsabilidade pela ordem política, econômica e de defesa e expansão da fé. (Cf. SALDANHA, Antonio Vasconcelos. *As capitanias do Brasil*: antecedentes, desenvolvimento e extinção. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 200. p. 96). Surgiu nesse período uma estrutura administrativa vinculada à Coroa, responsável pela Fazenda e cobrança de taxas, tributos e fiscalização dos monopólios régios. Essa estrutura compreendia o Provedor da Fazenda, dos feitos, do almoxarife e seus auxiliares, sendo todos indicados pelo Rei e pelo menos em tese com autonomia em relação aos donatários. Contudo, o que se verificou, na maior parte das capitanias, foi um funcionamento muito precário. (Cf. RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. Brasil c.1530-c.1630. São Paulo: Alameda, 2009). A constante preocupação com a garantia da posse da terra fez com que brotasse a necessidade de um representante, braço forte do Rei, em terras americanas. Dessa forma, no quarto decênio do quinhentos, é adotado o Governo-geral, tendo os Governadores recebido funções que possibilitaram ao monarca, ainda que distante, exercer no Brasil certos poderes, "que não poderiam ser exercidos se para cá não tivessem sido enviados esses oficiais com a gama de poderes que dispunham" (COSENTINO, Francisco Carlos. *Governadores gerais do Estado do Brasil séculos XVI–XVII*: Ofícios, regimentos, governação e trajetórias. São Paulo: Annalume;

Através do regimento de Antônio Cardoso de Barros, provedor-mor da Fazenda, posto e funcionário fiscal por excelência, verificamos que este era o responsável pela escolha das casas para a Alfândega na Bahia, sendo também o funcionário da Coroa portuguesa com autoridade para determinar a montagem das Alfândegas em capitanias que demonstravam ter a necessidade de controle do comércio. Sua primeira atribuição foi visitar as capitanias e chamar o Provedor, Almoxarife e demais oficiais da Fazenda que houvesse nelas para tomar ciência das rendas e direitos pertencentes à Coroa naquelas partes e como estava sendo feita a arrecadação até então. Deveria também enviar documentação referente à arrecadação feita para a Casa de Contos do Reino e dar ciência ao Governador das lacunas existentes no quadro de oficiais que desempenhavam funções na Fazenda a fim de que este pudesse dar provimento. Dessa forma, nesse primeiro momento, todos os demais provedores de capitanias, que juntamente acumulavam a função de juízes da Alfândega, estavam subordinados à autoridade do provedor-mor da Fazenda da Bahia.[106]

No caso do Rio de Janeiro, a Alfândega foi criada logo após a expulsão dos franceses em 1566. Sua primeira localização foi na Praia da Piaçava e, com o crescimento da cidade e aumento da movimentação comercial, foi transferida para a Praia Dom Manuel logo no início do século XVII.[107] Com uma estrutura modesta, contava com o Provedor que exercia a função de juiz, o Escrivão e almoxarife, porteiro, guardas e meirinho. A dízima era cobrada seletivamente, ficando as mercadorias oriundas do Reino isentas do seu pagamento. Tal tributo podia ser cobrado em espécie ou em mercadorias na relação de um para dez e, como não existia uma pauta com os valores atribuídos para a cobrança, cabia aos oficiais aduaneiros com auxílio de avaliadores estabelecerem a cotação dos produtos.[108]

Foram acirradas as disputas entre os vassalos para a ocupação de cargos na Alfândega já que seus ocupantes também se tornavam responsáveis pelo controle do comércio e dos lucros gerados para a Fazenda Real.[109]

Belo Horizonte: FAPEMIG, 2009. p. 69). O Governador-Geral passou, então, como representante direto do Rei na colônia, a exercer um controle real sobre as ações dos diversos agentes coloniais: donatários, funcionários e moradores em geral. Cf. RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. Brasil c.1530-c.1630. São Paulo: Alameda, 2009.

106 Regimento do Provedor-mor e dos provedores de Fazenda. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. Raízes da formação administrativa do Brasil. Rio de Janeiro: IHGB, 1972. Tomo I. p. 94-95.

107 Cf. SÁ, Helena Trindade de. *A estrutura da Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica*. In: SIQUEIRA, Maria Isabel de *et al.* (Org.). Jundiaí [SP]: Paco Editorial, 2017. p.143.

108 *Ib.* p. 147.

109 *Ib.* p. 156.

Com o passar do tempo, verificamos algumas alterações que se tornaram necessárias frente às novas conjunturas. Assim, dentre as alterações sofridas na instituição no século XVIII, podemos destacar a criação de novos cargos, a desvinculação da função de Juiz e Ouvidor da Alfândega do cargo de Provedor da Fazenda Real, a utilização de uma pauta para cobrança da dízima e a arrematação do imposto por contratadores.

2.2 ESTRUTURA

A Alfândega de Lisboa, nos quadros do sistema mercantilista do Império português, era o modelo de organização e fiscalização para as demais aduanas do Reino e das colônias. No Brasil, contudo, essa instituição possuía uma estrutura modesta em relação às aduanas do Reino. No final do século XVII, a fundação da Colônia de Sacramento exigiria da Metrópole um maior aporte de recursos, para tanto, a necessidade de novas fontes de receita, o que os politicamente responsáveis na capitania fluminense responderam com o oferecimento da dízima sobre todas as mercadorias que entrassem na cidade. A importância estratégica do porto do Rio de Janeiro, do ponto de vista militar, juntou-se à descoberta das minas de ouro na América Meridional, a qual veio agregar as condições para uma completa transformação e repentina valorização do Centro-Sul da colônia com intenso afluxo de pessoas, oriundas de várias regiões e até mesmo do Reino. O porto do Rio passou, então, a ter maior importância estratégica já que era por ele que circulava o grosso do tráfico para as regiões mineradoras e por onde eram exportados os metais preciosos.[110] Essa situação contribuiu para um novo desenho na aduana fluminense gerando aumento do número dos funcionários e reorganização da sua estrutura, posto que esta passou a ser responsável pela captura econômica de uma vasta região.[111]

110 SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p. 15.

111 Sobre as Minas e a relação com a importância do Rio de Janeiro, ver: Celso Furtado. A formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 2018; Caio Prado Junior. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011; João Fragoso. Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998; João Fragoso. Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

2.2.1. O quadro de oficiais

O Juiz e Ouvidor da Alfândega era a autoridade máxima dentro da Alfândega. O seu ordenado era de responsabilidade da Provedoria Mor da Bahia, que o remetia à Fazenda Real do Rio de Janeiro. Esse oficial possuía emolumentos sobre as fazendas secas e molhadas que entravam na Alfândega e ainda sobre as lotações das embarcações e a cada cabeça de escravo que entrava nas dependências da Alfândega. Provido pelo Rei ou pelo Governador, em casos excepcionais até a nomeação definitiva pelo monarca, esse oficial tinha jurisdição sobre os litígios que envolviam as mercadorias, pagamentos, fretes e outras questões a ele relacionadas como, por exemplo, as ações cíveis envolvendo mercadores no que dizia respeito à entrega de mercadorias e os crimes em que fossem réus os oficiais da Alfândega. Exercia também o cargo de Provedor da Fazenda Real em caso de impedimento do seu titular.[112]

Tal cargo ganhou autonomia e desvinculou-se das atribuições do Provedor da Fazenda Real no Rio de Janeiro logo no mês de abril ano de 1703, como podemos constatar no trecho do documento abaixo citado

> Achei por bem fazer mercê ao dito Manuel Correa Vasques da [...] propriedade do dito ofício de juiz e ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro que mandei dividir do de Provedor da Fazenda da mesma capitania a que andava anexo.[113]

Manoel Correa Vasques foi o primeiro a ocupar esse cargo após a separação da Provedoria. Um dos mais importantes senhores de engenho do Rio de Janeiro era também o detentor dos maiores rendimentos com o comércio de fazendas realizado nos arredores do porto dessa capitania. Fidalgo da Casa Real, bacharel formado em Coimbra em 1701,[114] serviu no desembargo do Paço.[115] Filho legítimo de Martim Correa Vasques, mestre de campo na Capitania do Rio de Janeiro e de

---

112 Cf. AHU, ACL, CU, 017, Cx.11, D. 1206 – Avulsos - Rio de Janeiro, 24 de julho de 1724 - Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro [no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil], Manoel Correa Vasques, ao Rei [D. João V] sobre ter recebido os seis barris de moedas de cobre para troco e uso popular e ter remetido nos cofres das naus de guerra a importância dos mesmos em moedas de ouro, bem como o valor dos livros em pergaminho para uso da secretaria e para a Alfândega da cidade.

113 AHU, ACL, CU, Cx.13, D. 2716. Coleção Castro Almeida. Lisboa, 02 de abril de 1703 - Carta pela qual se fez mercê a Manuel Corrêa Vasques da propriedade do ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro.

114 ANTT. Leitura de Bacharéis. Habilitações. Maço 7, número 4.

115 AHU, ACL, CU, Cx.13, D. 2716. Coleção Castro Almeida. Lisboa, 02 de abril de 1703 - Carta pela qual se fez mercê a Manuel Corrêa Vasques da propriedade do ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro.

Dona Maria Guiomar de Brito, natural da cidade de Lisboa, era neto por via paterna de Manuel Correa, natural de Vila Nova de Fameleão e de sua mulher Dona Maria de Mariz, natural do Rio de Janeiro.[116] Correa Vasques levaria, além do ordenado fixado para o cargo, todos os pós e percalços que diretamente lhe pertenciam. No Quadro 3, temos o valor e a função do seu provimento:

Quadro 3 – Ordenado do Juiz e ouvidor

Cargo	Ordenado
Juiz e Ouvidor da Alfândega	Quarenta Mil Réis (que cobrava na folha secular, que da Provedoria Mor da Bahia se remetia à Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro). Também tem cento e sessenta Réis de cada marca nova de todas as fazendas secas e molhadas que entravam na Alfândega; metade da lotação de todos os navios, galeras, patachos, iates e bergatins, que despachavam na Alfândega não só para o Reino, mas para os mais portos do Brasil ou que iam carregados ou sem carga cujos navios, e mais embarcações que pagavam conforme as toneladas que tinham, que se regulavam a cento e sessenta Réis cada um; de cada uma das sumacas da costa tinha de seu despacho oitocentos Réis; de cada lancha tinha de seu despacho duzentos e quarenta Réis; de entrada de cada um dos navios e sumacas de Pernambuco, Bahia, Rio Grande e Santa Catarina mil duzentos e oitenta Réis; de cada cabeça de escravo que entrava e se despachava, setenta Réis; de propina de cada navio de Lisboa, Porto e Ilhas, oito mil Réis.

Fonte: AHU – Rolo 075, Caixa 079, documento 1831.[117]

Nessa concepção, os integrantes da elite colonial,[118] ou seja, a parcela dos vassalos e seus descendentes, que receberam honras e mercês do Rei em troca de sua participação na organização

116 ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, Doc. 3972.

117 Ordem régia pela qual se determinou que os oficiais da Alfândega da capitania do Rio de Janeiro levassem os próis e percalços de seus ofícios em que tinham estabelecido os oficiais da Alfândega da Bahia. (Lisboa, vinte e dois de agosto de 1642). AHU – Projeto Resgate – Coleção Castro e Almeida – Rolo 075, caixa 079, documento 1831. Elaboração do autor.

118 Maria Fernanda Bicalho diz que a conquista ultramarina abriu novo campo de possibilidades de prestação de serviços a monarquia e de remuneração dos mesmos pela Coroa.[...] sobre o Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII, João Fragoso discute a formação de suas elites senhoriais a partir da dinâmica de práticas e de instituições regidas pelo ideário da conquista, pelo sistema de mercês, pelo desempenho de cargos administrativos e pelo exercício do poder municipal. De acordo com o autor, cerca de 45% das famílias senhoriais proprietárias de engenhos do Rio de Janeiro no século XVII tiveram origem em um oficial ou ministro régio. Tais famílias foram constituídas, em sua grande

e financiamento de expedições de exploração e de combate[119]na América portuguesa, ocupavam alguns dos ofícios que tinham vantajosos ordenados com a entrada e saída de embarcações na Alfândega. A constatação do enriquecimento lícito ou ilícito[120] desses agentes demonstra ser um elemento estrutural da administração alfandegária do Rio de Janeiro e comum no Império.[121]

No século XVII, no Rio de Janeiro, o mais alto posto aduaneiro esteve nas mãos de importantes famílias da elite fluminense que disputavam entre si a sua ocupação. Já no século XVIII, podemos constatar certo grau de mudança nesse quadro. Em 1703, o letrado Manoel Correa Vasques assume como Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio, após este ter solicitado carta de propriedade do ofício ao Rei e da renúncia de propriedade de seu primo Francisco Inácio de Souza Correa em seu favor. Vasques, oriundo da família Correa de Sá, era também proprietário de Engenho de cana-de-açúcar e, em várias ocasiões, ocupou interinamente o cargo de Provedor e Contador da Fazenda Real durante os impedimentos do titular. Em 1743, renunciou seu cargo em favor de João Martins Brito, Reinol, natural de São João de Brito, arcebispado de Braga,[122] homem com vários negócios no Rio de Janeiro, tais quais Procurador do Contrato da Dízima da Alfândega arrematado por Francisco Luiz Sayão e Procurador do Contrato da Saída dos escravos do Rio de Janeiro para as Minas e sócio de negócios ultramarinos com a importante família Almeida Jordão.[123] Exerceu o cargo até 1755, quando foi substituído por seu filho Antonio Martins Brito, natural do Rio de Janeiro, proprietário de várias fazendas e de Engenho de açúcar.[124]

---

maioria, entre 1566 e 1620, em meio a lutas contra os franceses e tamoios. Descendiam, portanto, de conquistadores de tempos heroicos de fixação dos primeiros colonos da região. Alguns destes conquistadores vieram do norte de Portugal e das ilhas Atlânticas; outros antes de chegarem ao Rio de Janeiro passaram primeiro por São Vicente. Esses homens se transformaram por intermédio dos serviços prestados ao Rei na conquista e defesa do território, nos principais da terra. (BICALHO, Maria Fernanda Baptista. Conquista, mercês e poder local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. n.2. Fórum. Almanaque Braziliense, 2005. p. 24).

119 Rodrigo Ricupero. A formação da elite colonial. Brasil C.1530-c.1630. São Paulo, Alameda, 2009. p. 20-21.

120 Sobre descaminho, conferir: PIJNING, Ernst. *Controlling contraband*: economy and society in Eighteenth century Rio de Janeiro. Tese (Doutorado). Baltimore: Johns Hopkins University, 1997; Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaça*. Caminhos e descaminhos na América Portuguesa. São Paulo: Hucitec, 2008.

121 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

122 AHU, ACL, 017, Cx.58, D.13627– Castro e Almeida – Rio de Janeiro, ant. a 28 de abril de 1747- Requerimento de João Martins de Brito, Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro, no qual pede que passe alvará para seu filho Antonio Martins de Brito o poder substituir nos seus impedimentos./AHU, ACL, 017, Cx.58, D.13628 – Castro e Almeida – Rio de Janeiro, ant. a 28 de abril de 1747- Certidão de batismo de João Martins Brito, celebrado em 28 de novembro de 1683.

123 De acordo com João Fragoso, datavam de finais da década de 1720 os elos entre ao Almeida Jordão e Marins Brito quando foram sócios em negócios ultramarinos (FRAGOSO, João. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. *Topoi*. Rio de Janeiro, 2002. p. 58).

124 AHU, ACL, 017, Cx. 129, D. 10278 - Avulsos. Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1787- Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Martins Brito à rainha, D. Maria I./ AHU, ACL, 017, Cx. 127, D. 10178 –

No Rio de Janeiro, além da alteração sofrida com o desmembramento dos cargos de Provedor da Fazenda e de Juiz da Alfândega, em 1703,[125] o número de oficiais aduaneiros também foi incrementado devido ao aumento de trabalho provocado pela cobrança da nova dízima.[126] Assim verificamos através da carta do Governador Artur de Sá e Menezes e do provedor Luiz Lopes Pegado ao Conselho Ultramarino sobre a conveniência de se criar alguns ofícios na Alfândega daquela cidade. Segundo o conteúdo da missiva, com a cobrança das fazendas vindas do Reino, o número de oficiais tornou-se insuficiente face ao volume de mercadorias, o que causava prejuízo para a Fazenda Real.[127] A solicitação foi acatada pelo referido Conselho, já que para a boa arrecadação do fisco era necessário mais pessoas trabalhando na aduana. Em outra consulta ao Conselho Ultramarino, enviada pelo Juiz da Alfândega Manuel Correa Vasques, este dá ciência da falta de Tesoureiro para que recebesse os rendimentos da aduana.

Abaixo, na Figura 1, o fluxograma de oficiais que, hierarquicamente, ocupavam as repartições da Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII.

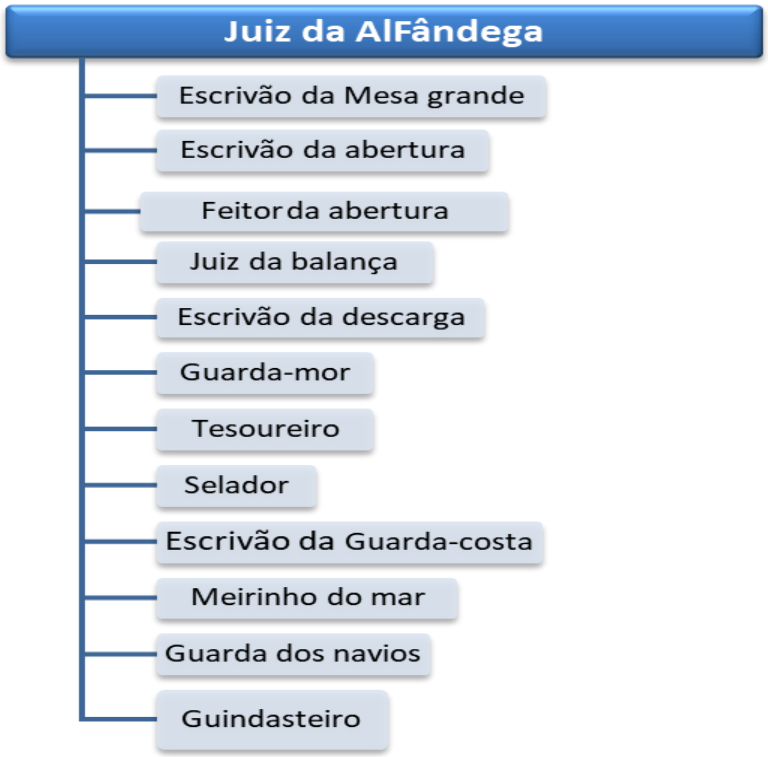
Avulsos. Rio de Janeiro, 24 de março de 1786 - Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Martins Brito à rainha, D. Maria I/ AHU, ACL, 017, Cx.8, D.829 – Avulsos. Rio de Janeiro, 04 de fevereiro 1706 - Certidão do Provedor e Contador da Fazenda Real e Arrecadação dos Quintos e Direitos Reais da cidade do Rio de Janeiro, Manuel Correa Vasques / AHU, ACL, CU, Cx. 43, D. 10045 – Requerimento de Henrique Pedro Dauvergne e de seus procuradores João Martins Brito e Ignácio Almeida Jordão em que pedem diversas certidões relativas à execução do contrato de saída dos escravos do Rio de Janeiro para as Minas./AHU, ACL, CU, 017, Cx. 41, D. 4202 - Avulsos. Rio de Janeiro, 05 de junho de 1748 - Requerimento do juiz e ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro, João Martins Brito ao Rei D. João V, solicitando alvará para que no seu impedimento o seu filho Antonio Martins Brito servir no seu lugar/ AHU, ACL, CU, 017, Cx. 53, D. 5321 – Requerimento do juiz e ouvidor da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, João Martins Brito, ao Rei D. José, solicitando que, no caso de morte do suplicante, possa o seu filho Antonio Martins Brito assumir o referido cargo.

125 AHU, ACL, CU, Cx.13, D.2716. Coleção Castro Almeida. Lisboa, 02 de abril de 1703 - Carta pela qual se fez mercê a Manuel Corrêa Vasques da propriedade do ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro.

126 A nova dízima será analisada no Capítulo III.

127 AHU, ACL, CU, 017, Cx.7, D. 728. Lisboa, 03 de novembro de 1700 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Governador e [capitão geral] do Rio de Janeiro, [Artur de Sá e Menezes] e do Provedor da Fazenda Real da mesma capitania [Luís Lopes Pegado], acerca da conveniência de se criar alguns ofícios na Alfândega daquela cidade; concordando o conselho com a criação destes devido ao aumento do trabalho por causa da cobrança da dízima.

Figura 1 – Fluxograma dos Oficiais da Alfândega



Fonte: AHU – Rolo 075, Caixa 079, documento 1831. Elaborado pelo autor.

Nessa concepção, o Juiz e Ouvidor da Alfândega fiscalizava quinze oficiais régios. Oficiais que, em sua maioria, recebiam ordenados pagos pela Fazenda Real ou pelo movimento das embarcações e das fazendas que davam entrada na Alfândega. Alguns ocuparam o cargo por um período maior do que dez anos, como foi o caso do Escrivão da Mesa Grande, Francisco Rodrigues Silva. Esse Escrivão também foi acusado de cobrar um valor superior ao que era determinado, como veremos adiante, de alguns mestres de embarcações. Abaixo, no Quadro 4, podemos ver os rendimentos do segundo melhor ordenado da Alfândega do Rio de Janeiro:

Quadro 4 – Ordenado do Escrivão

Cargo	Ordenado
Escrivão da Mesa Grande	Não vencia ordenado algum, e só quando era juntamente Escrivão do Almoxarifado, vencia por um e outro ofício, trinta mil Réis, que cobrava na folha secular, cujos dois ofícios tinham um só proprietário, porém eram servidas por distintas pessoas: tinham de emolumentos cento e sessenta Réis de cada marca nova; da mesma sorte que o juiz e ouvidor da Alfândega, e assim o mesmo das lotações dos navios; sendo que de cada Sumaca e Lancha o mesmo que o Juiz e Ouvidor; de cada cabeça de escravo que entrava na mesma Alfândega, cinquenta Réis; de cada termo de fiança de assinante, quatro mil e oitocentos Réis, de propina de cada navio de Lisboa, Porto e Ilhas, quatro mil Réis; do registro de movimento dos ofícios dos oficiais, seiscentos e quarenta Réis; das cartas de guia, trezentos e vinte Réis; as buscas de cada conhecimento em forma cento e sessenta Réis do termo de fianças dos assinantes e outros quaisquer feito a requerimentos de partes, trezentos e vinte Réis; ficava responsável de registrar de ordens Reais; fazer a conferência dos mais livros da Alfândega.

Fonte: AHU – Rolo 075, Caixa 079, documento 1831.[128]

Em relação ao quadro de oficiais aduaneiros, destacamos aqui como se dava o provimento dos cargos de Tesoureiro e guardas. No que se refere ao primeiro, documento datado de 1708, este demonstra que tal ofício deveria ser exercido por pessoa *de toda segurança e satisfação*, e o pretendente além de boa reputação teria que ser possuidor de cabedais. Para isso, punham-se *editais para o seu provimento por três anos* e caberia consulta ao Rei para que fosse efetivada a nomeação.[129] No que dizia respeito aos guardas, eram também postos editais para que, no prazo de

128 Ordem régia pela qual se determinou que os oficiais da Alfândega da capitania do Rio de Janeiro levassem os próis e percalços de seus ofícios em que tinham estabelecido os oficiais da Alfândega da Bahia. (Lisboa, vinte e dois de agosto de 1642). AHU – Projeto Resgate – Coleção Castro e Almeida – Rolo 075, caixa 079, documento 1831. Elaborado pelo autor.

129 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 8, D. 837 – Avulsos. Rio de Janeiro, 04 de Janeiro de 1708 – Carta do [Governador do Rio de Janeiro], D. Fernando Martins Mascarenhas e Lencastre, ao Rei [D. João V], sobre o cumprimento da ordem para colocar editais para o provimento do cargo de tesoureiro da Alfândega do Rio de Janeiro, contendo todas as

quinze dias, os postulantes apresentassem as certidões necessárias de comprovação dos feitos realizados por estes. No caso de Lourenço Carvalho Chaves, antes de peleitear o referido cargo, havia exercido outras funções na administração, como Escrivão e meirinho durante sete anos, e Escrivão da almotaçaria por mais de nove anos, sem nunca ter sido culpado por nada nas devassas gerais e nem em particulares por erros de ofício. Essas características foram exaltadas no documento apresentado ao Conselho Ultramarino e o suplicante acabou por receber a mercê do Rei para exercício do cargo.[130]

2.2.2 Regimento/ Avaliação / Cobrança

Na primeira metade do século XVIII, verifica-se uma tentativa de elaboração de um novo Regimento para as Alfândegas do Estado do Brasil, que deveria ser organizado pelo Marquês de Angeja, porém isso não aconteceu. Segundo o Governador-Geral, eram necessárias largas informações para elaboração de um Regimento[131] e assim afirmava:

> Por quanto não ter sido possível até agora fazer o Regimento expresso para as Alfândegas desta cidade, tanto por espirarem, as ordens de El Rei meu Senhor, quanto por parecer conveniente seja o Regimento comum para todas as alfândegas deste Estado para que se necessite de largas informações e diversos exames o que por força há de levar dilação de tempo e sendo preciso prover de alguns particulares da forma do despacho em que algum modo se faz preciso o alterar o que lhe dão o Foral da Alfândega e Regimento do Porto.[132]

As instruções elaboradas pelo Marquês de Angeja tiveram, por parte do Rei Dom João V, a constatação de alguns erros de citação acerca da procedência dos navios que deveriam circular e ser fiscalizados pelas Alfândegas no Estado do Brasil. Dom João V solicitava o reparo imediato do

---

especificações que tal cargo exige e o ordenado que será concedido ao nomeado, informando a dificuldade para prover tal cargo.

130 AHU, ACL, RJ, Cx. 13, D. 2653-2655 – Castro Almeida. Lisboa, 26 de junho de 1703 – Consulta ao Conselho Ultramarino, sobre o provimento do lugar de guarda da Alfândega do Rio de Janeiro, a quem eram concorrentes Lourenço Carvalho Chaves e José de Lemos.

131 Esse documento foi citado na dissertação de Mestrado do Hyllo Nader. Ver: SALLES, Hyllo Nader de Araújo. *Negócios e Negociantes em uma Conjuntura Crítica: o porto de Salvador e os Impactos da Mineração, 1697-1731*. Juiz de Fora: Dissertação (Mestrado), Instituto de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, 2014.

132 AHU, ACL, CU, Cx. 10, D. 832 – Lisboa, 05 de dezembro de 1715 – Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

texto e pedia um regimento que efetivamente explicasse a instituição alfandegária naquele Estado, assim ele ordenava:

> Pareceu ao Conselho que Vossa Majestade deva mandar aguardarem e o Marques de Angeja, Vice-Rei do Estado do Brasil, providencia para dar para o despacho da Alfândega da Bahia enquanto se lhe não formar o Regimento para esta Alfândega e para os mais do Estado do Brasil como a Vossa Majestade se fez presente em consulta deste Conselho de dez de dezembro de mil setecentos e dez, e que Vossa Majestade seja servido ordenar se observe na Bahia somente esta forma que provisionalmente deu o Rei para aquela Alfândega e se representa a Vossa Majestade que se repara muito que nestas instruções que me fez se de a regra e forma para os despachos dos Navios de Portugal e Europa, devendo só falar nos navios deste Reino e seus domínios por serem proibidos admitirem nos portos das conquistas navios estrangeiros.[133]

O trecho do documento demonstra a preocupação e a consciência da Coroa portuguesa com o comércio exclusivo com a América Lusitana. A Alfândega na colônia exercia o papel de controle e de tributação das relações comerciais entre Portugal e a Brasil. Essa era a principal função dessa instituição nos trópicos. Nessa perspectiva, o uso da palavra *Europa* para o Monarca significava uma abrangência de autorização de embarcações de outras monarquias europeias na Costa brasileira. Uma opção de interpretação é que o Vice-Rei pode ter citado isso pelo fato de apenas copiar os itens do Foral da Alfândega do Porto sem atentar para a dinâmica do comércio exclusivo que regia as relações comerciais com o Brasil.

Semelhante a Lisboa, essas instruções, escritas pelo Marquês de Angeja, citam a questão dos assinantes nas Alfândegas coloniais. O assinante era o termo designado para o homem de negócio e seus fiadores que apresentavam uma determinada quantia em dinheiro como fiança para pagar os impostos dos despachos das mercadorias. Todo e qualquer homem de negócio poderia se candidatar ao posto de assinante, mas antes era analisado e aprovado pelo Provedor da Alfândega e/ou da Casa de Arrecadação. A responsabilidade do Provedor da Alfândega de aprovar um assinante colocava em risco os seus bens em caso de falência dos homens de negócio e de não conseguirem pagar aquilo que foi prometido. Portanto, a recomendação era que a escolha fosse muito bem realizada, como demonstra a instrução em uma legislação de 1784,

---

133 AHU, ACL, CU, Cx. 10, D. 832 – Lisboa, 05 de dezembro de 1715 – Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, Marquês de Angeja, Dom Pedro Antonio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das Fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

> Sou servida ordenar que desde o primeiro de Janeiro próximo vindouro de 1785 em diante não seja admitido algum Negociante a assinar e a constituir-se devedor por direitos de qualquer Alfândega ou Casa de Arrecadação deles na conformidade até a quantia determinada por despacho do Meu Erário Régio pela qual quantia tão somente haverá a Minha Real Fazenda de correr risco em todo aquele tempo que decorrer até ao vencimento do Escritos passados a cargo dos Assinantes com a cominação de que no caso de falência de alguns destes se a sua dívida exceder a quantia taxada do modo referido será excesso responsável pelos seus bens aquele dos ditos Provedor e Administrador da Alfândega que a seu arbítrio houver feito demasiada confiança a qual não serão obrigados os fiadores dos Assinantes, por se dever entender e declarar no termo da sua obrigação que não afiançaram mais do que a quantia determinada.[134]

Existia uma dinâmica de despacho para o grupo de assinantes na Alfândega Colonial, ou seja, os livros dos despachos eram enviados para a casa do Tesoureiro, o qual conferia a quantidade de despachos que foram realizados pelos tais assinantes. Após essa conferência, o tesoureiro emitia um documento declarando os direitos que deveriam ser pagos entre três e no máximo em doze meses, e a contabilidade do primeiro pagamento iniciava a partir do mês subsequente ao despacho quando assinavam no livro da Alfândega.[135]

Nas instruções do Marquês de Angeja, verificamos que os oficiais da Alfândega após a imposição da cobrança da dízima em forma de dez por cento (a dízima no Brasil é cobrada desde do século XVI, variando o valor da percentagem ao longo do tempo), tinham direito apenas ao ordenado, estipulado pela Fazenda Real e não mais sobre o valor do imposto que era cobrado, porém existia uma exceção para o Escrivão da Mesa Grande: *apenas ele podia levar do termo de fiança que era lançado no livro do despacho a pessoa ou as pessoas que eram admitidas para assinantes na Alfândega cento e setenta réis*.[136]

Em relação aos procedimentos adotados nas Alfândegas, quando a embarcação chegava ao porto colonial, no século XVIII, o Escrivão da descarga era o responsável por designar guardas a bordo do navio para fiscalizar as mercadorias até a hora do desembarque. Esses guardas eram acompanhados pelo Guarda-Mor que tinha por obrigação supervisionar os demais guardas e relatar ao juiz tudo o que havia observado.[137] No serviço de abertura, a distribuição do número de oficiais

---

134 SILVA, Antônio Delgado da. *Coleção da Legislação Portuguesa: desde a última compilação das ordenações, legislação de 1755 a 1790.* Lisboa: Typografia Maygrense, 1828, p. 365.

135 AHU, ACL, CU, Cx. 10, D. 832 – Lisboa, 05 de dezembro de 1715 – Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, Marquês de Angeja, Dom Pedro Antonio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das Fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

136 *Id.*

137 CARDOSO, Grazielle Cassimiro; CAVALCANTE, Paulo. Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725. In: CARRARA, Angelo; CAVALCANTE,

deveria seguir o Foral da Alfândega de Lisboa entre os itens trinta e trinta e seis que trata da organização da mesa do despacho, abordado no Capítulo anterior. Como exemplo, é citada, nas instruções organizadas pelo Marquês de Angeja, a forma que deveria ser registrado dez caixas e pacotes de fazendas todas da mesma marca e gênero no livro de assentos. Os oficiais deveriam abrir as caixas contendo o mesmo tipo de mercadoria e conduzi-las para a Mesa Grande, na qual se dava o despacho segundo o valor estabelecido na pauta. [138]

No século XVIII, os direitos alfandegários na colônia eram cobrados de acordo com o estabelecido na pauta. A primeira foi elaborada em 1700, no Rio de Janeiro, a mando do Provedor por dois avaliadores e dois homens de negócio[139], com aproximadamente quinhentos e sessenta itens. Outra pauta foi elaborada no segundo decênio do setecentos (1726),[140] já com um número maior de gêneros e com os valores ajustados para aquela nova realidade. A inclusão de mercadorias na pauta acabava por ser essencial para a boa arrecadação da Fazenda Real. Por isso o Rei D. João V ordenou:

> [...] remetais a cópia da pauta com os gêneros que estão taxados e avaliados nesta para pagarem o direito da dízima e também em título à parte uma lista de todos os gêneros que costumam ir à Alfândega que se não acham avaliados nela mandando outrossim de fora das ditas relações uma mui distinta e com toda a clareza do que valem nessa praça cada um dos ditos gêneros vendidos mercantilmente cuja diligência vos hei por muito recomendada.[141]

Cabe lembrar que os valores das pautas, no Rio de Janeiro e na Bahia, não eram os mesmos, portanto, é possível inferir que os valores dos tributos e das mercadorias variavam regionalmente. Já a administração dos despachos das fazendas era organizada com base no Foral da Alfândega de Lisboa. Além disso, as fazendas, que não estavam presentes na pauta, deveriam passar por uma avaliação e, os feitores da Mesa Grande deveriam assistir à abertura e ao despacho das Fazendas de acordo com que era determinado entre os itens trinta três e trinta sete do Foral de Lisboa.

Paulo (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII*. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: UFRJ, 2016. p. 26.

138 *Id.*

139 AHU, ACL - Rio de Janeiro - Cx. 12, Doc. 2394, 2395 – Castro e Almeida. Rio de Janeiro, 09 de junho de 1700 - Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores dessa cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaria o efetivo da guarnição.

140 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 24, D. 5369 a 5380 - Castro e Almeida. Rio de Janeiro, ant. a 04 de fevereiro de 1726 - Pauta das avaliações das fazendas por onde se tira a dízima da Alfândega da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

141 *Id.*

Em relação ao Juiz da Balança e seu Escrivão, deveria seguir a condição trinta e oito do Foral, que tratava desse assunto e dizia que esse oficial tinha por obrigação registrar em livro o peso das fazendas. O porteiro exercia as funções de selador e a de feitor da descarga. Era o responsável por abrir as portas da Alfândega no horário determinado para entrada das fazendas e examinar a saída das fazendas.

2.3 FUNCIONAMENTO

Buscaremos nesta parte deslindar o funcionamento das Alfândegas na colônia através da análise do papel por elas desempenhados no controle do tráfego comercial e na arrecadação de tributos.

2.3.1 Fiscalização dos Navios e cobrança dos direitos

Semelhante ao que acontecia na Alfândega de Lisboa, o navio, quando chegava aos portos do Brasil que possuíam Alfândega, deveriam apresentar o livro de carregação ou o certificado das avaliações das mercadorias do porto de saída. O Juiz da Alfândega era o responsável, juntamente com o Escrivão da descarga e demais oficiais, para ir até o navio e verificar, juntamente com o capitão ou mestre, as mercadorias que traziam, ou seja, o capitão fazia um juramento da autenticidade do livro de carregação e ficava em poder do almoxarife até que todas as mercadorias fossem conferidas na Alfândega.[142]

Na colônia, nenhuma pessoa podia abrir a caixa ou o volume desembarcado sem antes ter a autorização do Juiz da Alfândega. Caso fosse diagnosticado a abertura do volume, mas constatado que não havia sido retirado absolutamente nada, o indivíduo pagaria dez cruzados de multa e, na situação de sumiço de alguma mercadoria, a pessoa em flagrante perdia as mercadorias e ainda pagaria os tributos. Nesse sentido, a Alfândega na colônia tinha um sistema semelhante ao de Lisboa de controle das mercadorias que entravam e saíam das capitanias do Brasil.

---

142 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

Além disso, o Juiz era o responsável por notificar todas as pessoas do navio para despacharem suas mercadorias na Alfândega porque, caso o capitão do Navio desse por encerrado o descarregamento de todas as fazendas e algum oficial da Alfândega encontrasse algum item, este seria dado por perdido. Portanto, durante o descarregamento, o processo era o seguinte: assim que o navio ancorasse, eram designados guardas para vigiar para que nenhuma mercadoria fosse retirada.[143] Eram esses oficiais que de fato vistoriavam a carga. Com esses oficiais, entravam o Escrivão da descarga, que concedia aos mestres das embarcações bilhetes para que as mercadorias pudessem ser descarregadas.[144]

As mercadorias tinham horário preestabelecido para serem descarregados nos portos coloniais. Todas deveriam ser descarregadas de dia até o pôr do sol e a fazenda, descarregada na parte da noite, era dada por perdida e ainda o mestre do navio teria de pagar vinte cruzados de multa por não fiscalizar a saída. Caso a autorização fosse de um oficial da Alfândega, este pagaria também vinte cruzados de multa. A Alfândega colonial possuía uma lógica que controlava o desembarque e a sonegação de impostos das mercadorias. O sistema aduaneiro português era semelhante tanto na colônia quanto na metrópole, porém o que diferenciava os dois lados do Atlântico é o sentido de ligação de Lisboa com outras praças comerciais e os portos coloniais serem de uso exclusivo com Lisboa.

Dessa forma, as mercadorias descarregadas deveriam ser levadas diretamente para a Alfândega para se verificarem quais delas deveriam pagar a dízima. No regimento é apontado que "as pessoas deveriam levar publicamente as mercadorias", ou seja, em nenhum momento poderiam levar "debaixo das calças ao redor de si ou em mangas ou debaixo de capas ou de maneira que parece que vai escondida", ou seja, era uma prática comum os integrantes dessa sociedade colonial constantemente criarem mecanismos de sonegação de pagamento da dízima nas Alfândegas do Brasil.[145]

---

143 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

144 CARDOSO, Grazielle Cassimiro; CAVALCANTE, Paulo. Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725. In: CARRARA, Angelo; CAVALCANTE, Paulo (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: UFRJ, 2016. p. 26.

145 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

Algumas mercadorias como alcatrão, louças, vinho, trigo e outras semelhantes não tinham necessidade de serem levadas à Alfândega, porém o mestre da embarcação deveria apresentar o rol contendo a quantidade e o valor ao Juiz da Alfândega. Esse procedimento era determinado no regimento, pois, segundo a regra, eram mercadorias que geravam dificuldades para serem levadas até a aduana.[146]

As mercadorias, que deveriam seguir para a Alfândega, eram levadas para uma mesa e contavam com a presença do Juiz e do Almoxarife. No Regimento publicado em 1548, as mercadorias eram tributadas da seguinte forma: a cada três volumes um ficava como rendimento para a Alfândega e as que não tinham essa possibilidade de três por um eram tributadas segundo os valores da terra e os mercadores deveriam pagar o imposto em dinheiro. Entretanto, esses valores foram alterados em 1698, em que já se verifica a tributação no sistema de 10 por 1. Com base no Regimento, o mercador deveria pagar a dízima também em medidas, côvados, varas, quintais ou arrobas. Assim, o tributo aduaneiro poderia ser em pago em mercadorias ou aqueles que não pudessem ser pagos dessa forma pagaria em dinheiro, conforme os preços praticados na terra.[147]

Em nenhum momento, as fazendas, depois de darem entrada na aduana, poderiam sair sem pagarem o imposto da dízima, caso ocorresse algum furto ou desvio, o dono das fazendas estava sujeito "a perder dois terços do valor da mercadoria para à Alfândega e um terço para quem realizasse a denúncia".[148] Apesar do caráter reduzido do Regimento da Alfândega colonial, boa parte dele é semelhante ao que era aplicado na Alfândega de Lisboa. A diferença é que a Alfândega na colônia possui um caráter que visa atender às necessidades do sentido da colonização e uma estrutura sem a quantidade de departamentos da metrópole.

Na Alfândega colonial, existiam dois selos de cera diferentes um do outro: "um para todo pano de cor e de linho de que se deveria pagar a dízima" e "outro nas semelhantes coisas que se não deveriam pagar a dízima". Nesse sentido, o selo legitimava a legalização da obrigação do pagamento ou a isenção do tributo da dízima das mercadorias. Os selos eram guardados em uma

---

146 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

147 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

148 *Id.*

arca de duas fechaduras que apenas o Provedor da Alfândega tinha as chaves.[149] Essas fazendas não poderiam ser encontradas sem o selo, pois, nesse caso, era aplicada a pena de perda dos dois terços do valor delas para a Alfândega e um terço para quem realizasse a denúncia.

O Juiz da Alfândega também era o Juiz dos Descaminhos, ou seja, o que decidia o destino das mercadorias sem apelação com contenda de até dez mil Réis. No caso de quantia superior, era permitido algum tipo de apelação por parte do dono das mercadorias. Em Lisboa, o Provedor não exercia o cargo de Juiz de Execução dos Descaminhos, esse cargo era instituído a outro integrante. Isso demonstra as diferenças institucionais alfandegárias entre os dois lados do Atlântico.

Como já foi dito, a dízima da Alfândega no Estado do Brasil nos séculos XVI e XVII podia ser arrecada em moeda ou em sistema de mercadorias. No caso da segunda hipótese, era feito um leilão e as mercadorias vendidas para gerar receitas para a Fazenda Real. Esse processo ocorreu até os finais do século XVII e, no século XVIII, esse procedimento era processado através da tributação de dez por cento em dinheiro sobre o valor da mercadoria.

Em relação à partida do navio das capitanias do Brasil em direção à metrópole, todas as pessoas, que tivessem feito algum tipo de carregamento, deveriam informar ao Provedor da Alfândega a procedência e o tipo de mercadoria. Já o mestre do navio fazia um rol das mercadorias e depois este era entregue ao Provedor para que ele realizasse a conferência das mercadorias existentes na embarcação de acordo com o descrito no referido rol e, caso houvesse alguma mercadoria que não estivesse declarada, era confiscada ou, em algumas situações, o mestre perdia o navio. Essa relação das mercadorias deveria ser entregue ao Provedor na Alfândega de destino (Lisboa ou Porto) para procederem a mesma conferência, realizada no porto de saída. Portanto, as Alfândegas tinham um sentido de controlar e tributar o que circulava entre as partes do Estado do Brasil e com outras regiões do Império português.

Os que não eram obrigados a pagar dízima deveriam solicitar uma declaração no porto de saída ao Provedor e apresentar, no prazo máximo de um ano, esse documento no porto de chegada. A dinâmica era a seguinte:

> E dizendo os mestres dos navios que de lá partirem e pessoas cujas foram as mercadorias que neles vierem que vem para meus Reinos e senhorios e que por isso não são obrigados

149 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, Dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

> a pagar dízima das mercadorias que trouxerem nos ditos navios eles se obrigarão dentro de um levar ou enviar ao dito provedor certidão dos oficiais de minhas Alfândegas onde descarregarem de como nelas descarregaram e de como nelas descarregarão as ditas mercadorias com declaração da qualidade delas e quantas eram e a dita obrigação ficará assentada no livro que para isso havia em que se declarava as mercadorias que levavam.[150]

Em relação aos moradores que residiam em regiões que não possuíam Alfândegas e quisessem despachar mercadorias, estes obrigar-se-iam dar fiança da dízima para ser paga na Alfândega de destino na capitania que possuía Alfândega. No caso em que tais moradores tivessem que enviar mercadorias para outras regiões, consideradas fora do Reino de Portugal, deveriam pagar as taxas alfandegárias de acordo com o estabelecido em Lisboa. Nesse sentido, constatamos, no regimento das Alfândegas do Brasil, uma conexão clara com as Alfândegas na Metrópole, assim,

> E se as pessoas que carregarem as ditas mercadorias não forem moradores na capitania donde partirem darão fiança ao que montar na dízima dela que dentro no tempo de um ano mandarão a dita certidão e levando a ou mandando a se registrar no assento que ficava no livro da dita obrigação ou fiança de como satisfaz e não mostrando a dita certidão dentro do dito tempo o Provedor arrecadará pela dita fiança a dízima das ditas mercadorias ou daquela parte delas de que não levarem ou enviarem certidão de como as descarregaram em minhas Alfândegas assim e da maneira que a pagaram se as carregaram para fora do meu Reino.[151]

Em relação às pessoas, que não eram moradoras das capitanias do Brasil, e em algum momento fizessem algum tipo de viagem e levassem mercadorias para a Metrópole, deveriam também solicitar certidão ao Provedor da Alfândega de origem. Já os moradores das capitanias, que gozavam de liberdade de tarifa aduaneira na Alfândega de Lisboa, deveriam solicitar certidão informando o local de partida, seu estado civil e o tempo de moradia. Os não moradores, ao contrário dos que mantinham residência no local e por esse motivo possuíam isenções na Alfândega de destino, pagavam direitos a Fazenda Real. Essa condição também estava no Foral da Alfândega de Lisboa e no regimento dos Provedores das capitanias do Brasil de 1548.[152]

---

150 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, Dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

151 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, Dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

152 *Id.*

2.3.2 Açúcares e o Comércio entre Capitanias

As Alfândegas na Colônia e na Metrópole, como já visto, tinham a função de controle da tributação do comércio entre Brasil e Portugal e, além disso, de taxar as mercadorias com outros destinos. Nessa perspectiva, a organização aduaneira colonial do Estado do Brasil estava baseada no Foral da Alfândega de Lisboa, todavia em uma dimensão que atendia à fiscalização do comércio metrópole e colônia, entre capitanias e coibia os descaminhos e o contrabando.

No que dizia respeito à produção de açúcar branco, de açúcar mel e remel e demais produtos, que se produziam na Colônia, tais mercadorias deveriam ser declaradas na Alfândega, e realizar o pagamento dos direitos da dízima quando chegavam a Lisboa e, no caso de ir para outro destino, que não pertencesse à Coroa, pagarem os direitos de reexportação. Um exemplo prático para entender o mecanismo da Alfândega, no controle de saída das mercadorias da colônia, era a forma como se fazia com o açúcar. Os lavradores ou as pessoas, que dele haviam comprado o referido produto, deveriam carregá-lo até um posto aduaneiro. Lá chegando o Almoxarife e o Juiz da Alfândega faziam a conferência das caixas e o responsável pelo despacho dava juramento da qualidade do açúcar, se branco ou mascavo e da quantidade apresentada. Caso houvesse alguma dúvida quanto à veracidade das afirmações, as mercadorias eram pesadas. Após todo esse procedimento, se estabelecia o valor da dízima a ser pago.[153]

Nesse procedimento, além "do juramento que se dava para a qualidade do açúcar e da cobrança da dízima da Alfândega se descontavam a tara"[154] que servia de pagamento dos rendimentos do almoxarife e do Escrivão da Alfândega. O Escrivão da Alfândega na colônia registrava o dia, o mês e o ano e a qualidade do açúcar que estava sendo despachado, ou seja, a instituição aduaneira, além do controle do que entrava, exercia um papel de controle da saída dos produtos que eram produzidos nas capitanias.

Ao fim de cada ano, o Juiz da Alfândega realizava uma contabilidade geral do açúcar que pagou a dízima na saída. Esse cálculo tinha como objetivo verificar se alguém havia despachado uma quantidade maior de açúcar sem pagar o imposto na Alfândega. No caso de ser constatada

---

153 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, Dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.
154 *Id.*

essa ilegalidade no pagamento do tributo aduaneiro à pessoa responsável pela transgressão "achando que saiu mais lhe fará pagar em dobro todo aquele que pelos livros da saída se achar que menos pagou do que deverá pelo Foral por assim negar e não pagar o que era obrigado". Assim, verificam-se o controle fiscal e o empenho da Coroa em manter a arrecadação nos diferentes portos coloniais.[155]

2.3.3 Cobrança das Lotações dos Navios na saída da Alfândega do Rio de Janeiro

Na saída do porto do Rio de Janeiro, os mestres das embarcações deveriam pagar ainda direitos sobre a lotação. A grande reclamação dos capitães de navios era o pagamento por "marcas"[156] e não por lotação. Todavia o Juiz e Ouvidor da Alfândega defendia que a prática de cobrança por lotação com ou sem carga ocorria na Bahia e em Pernambuco há muito tempo. Verificamos dessa forma, que apesar das diferenças regionais existia uma uniformização do sistema alfandegário no Brasil, com a cobrança de taxas semelhantes nos diferentes portos supracitados.

Nessa perspectiva, independentemente do navio viajar com carga na lotação, o capitão do navio deveria pagar os direitos na saída quando se direcionava para realizar comércio com outro Porto. A Coroa portuguesa estabelecia um rígido controle na tentativa de obter o lucro máximo sobre as idas e vindas das embarcações entre diferentes portos dos domínios do Brasil e na rota com a Metrópole, e a cobrança, de certos tributos nas aduanas, bancava os custos operacionais de fiscalização dos oficiais aduaneiros.

Em relação aos *próes e percalços*, ou seja, lucros obtidos pelos oficiais além dos seus emolumentos oriundos de cobranças extras aos mestres das embarcações, o Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro declarava:

> Na falta de Regimento que determine os direitos próes e percalços que devem levar o Juiz e Ouvidor e Escrivão da Mesa Grande da Alfândega desta cidade foi Vossa Majestade servido determinar que em quanto não provia de Regimento levassem os direitos próes e percalços que estavam em estilo sem embargo de qualquer sentença em contrário

155 Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo Traslado do Regimento que há na Alfândega da Bahia. Almeirim, Dezessete de dezembro de 1648. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Caixa 25, documento 3056-3057. Essa referência, apesar de ser o resumo do documento, encontra-se errada, na verdade, trata-se do anexo do regimento de 1548.

156 Produtos distintos. Verbete: Marca. In: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. v.5. Coimbra, 1712. p. 322.

> ordenando juntamente se praticasse nesta Alfândega o mesmo estilo da cidade da Bahia o que tudo atestam os documentos juntos do que também consta ordenar que as embarcações pagassem por lotação abolindo o estilo de pagarem por marcas a conservando-se nesta forma pagarem as embarcações por lotação não só aquelas que partia deste Porto com carga mas ainda sem esta por ser o mesmo estilo observado na cidade da Bahia e Pernambuco se opuseram alguns dos capitães de alguns navios que saíram do Porto desta Cidade devendo pagar os ditos emolumentos pela razão de partirem sem carga sobre que correm litígio alterando deste modo o costume das Alfândegas [...][157]

Também eram comuns os conflitos ente a legislação e a execução das práticas aduaneiras entre os mestres das embarcações e os funcionários da Alfândega na cidade do Rio de Janeiro. Através de um processo enviado ao Conselho Ultramarino por Antônio da Silva Porto e Manuel da Rocha, mestres do navio Santo Antônio de Piedade e Santa Rosa, constatamos as reclamações que ambos faziam ao Governador Gomes Freire de Andrada das práticas ambiciosas na cobrança dos direitos das lotações das embarcações. No processo, eram citados o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques, o Tesoureiro Pedro Vital de Mesquita e o Escrivão da Mesa Grande Francisco Rodrigues Silva, todos esses envolvidos nas acusações dos mestres de embarcações. Tal processo nos faz inferir a respeito da fiscalização e da prática de comércio entre capitanias no Brasil.

Os mestres Antônio da Silva Porto e Manuel da Rocha desejavam seguir viagem do Rio de Janeiro para a capitania de Pernambuco. De acordo com os seus relatos, a embarcação tinha apenas um *lastro*[158] de aReia e pedra que daria estabilidade a embarcação para navegar nos mares. O pagamento do direito sobre as lotações causava uma grande indignação aos mestres e capitães que faziam o comércio entre capitanias, no entanto, essa prática garantia os emolumentos dos oficiais da Alfândega. Nesse sentido, Antonio da Silva Porto e Manuel da Rocha relatavam ao Governador Gomes Freire de Andrada que,

> Diz Antônio da Silva Porto e Manuel da Rocha capitães do navio Santo Antônio de Piedade e Santa Rosa que em virtude das provisões reais, que apresentaram, foi Vossa Excelência servida mandar que despachassem pela Alfândega para seguir viagem a Pernambuco, com lastro de areia e pedra e requerendo ao Doutor Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques passar os seus despachos assim o determinou, porém

---

157 Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro João Martins Brito ao Rei Dom João V comentando as determinações régias recebidas acerca do funcionamento da Alfândega do Rio de Janeiro, adotando-se na cobrança de direitos, os regimentos da Bahia e de Pernambuco, por falta de um regimento específico, referindo que tal medida provocara o descontentamento dos capitães das embarcações, recusando-se a pagar emolumentos quando deixam o porto da cidade sem carga; solicitando uma reavaliação dos emolumentos dos ofícios, como o de juiz e ouvidor e Escrivão da Mesa Grande da Alfândega, dando-lhes um regimento que regule os direitos a fim de evitar possíveis dúvidas. Lisboa, 21 de abril de 1745. AHU_ACL_CU_017, Caixa 37, documento 3894.

158 Uma quantidade de areia grossa, pedras ou outra coisa de peso, que se põe no fundo do navio para o ter equilíbrio. In: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. v.5. Coimbra, 1712. p. 48.

> o Escrivão Francisco Rodrigues Silva os não quis passar sem primeiro pagar ou depositar a quantia de setenta mil réis arbitrado pela suma ambição e tirania deste, sem foral, lei ou regimento que o determine mais que por um costume de abuso e corrupção [...][159]

Na concepção do Governador Gomes Freire, o Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques deveria autorizar a embarcação a seguir viagem para Pernambuco, ou seja, o comércio não poderia ser prejudicado, porém os oficiais aduaneiros não aceitavam perder seus ganhos advindos do controle do comércio colonial. Era comum essa prática de cobrança dos emolumentos sobre as lotações das embarcações, mas não existia um regimento específico que efetivamente legitimasse essa ação. Partindo desse pressuposto, podemos afirmar que o Escrivão da mesa grande estava agindo seguindo o costume local de tributação. Já para o Governador Gomes Freire, o Escrivão da Alfândega não estava agindo de acordo com o estabelecido no Foral da Alfândega de Lisboa. Dessa forma, era comum haver conflitos de interpretações e, ao longo da colonização, as práticas da terra iam sendo legitimadas através de regimentos, e as mudanças na legislação da Alfândega eram feitas de acordo com que era relatado, podendo ser abolido ou incorporado ao primeiro regimento da Alfândega de 1548.

Existia, porém, uma tentativa de uniformização da administração alfandegária e no mundo colonial português, no Estado do Brasil, essa administração tinha especificidades que marcavam certa diferença com o que era executado no Reino, sendo a cobrança dos direitos de saída um exemplo marcante. Apesar de o Governador se basear no Foral da Alfândega de Lisboa, muitas vezes, os oficiais da Alfândega do Rio de Janeiro não se baseavam no referido Foral e sim nas leis costumeiras da terra.[160] Essa é uma das especificidades legislativas e de execução da Alfândega colonial em relação à Alfândega de Lisboa. Portanto, o que aproximava os dois lados do Atlântico era a Alfândega que não tinha o papel apenas de tributar, mas de controle das pessoas que realizavam o comércio.

---

159 Registro do requerimento e mais papéis, sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

160 Nesse parágrafo, baseio-me no capítulo *Política e administração colonial: problemas e perspectivas* para observar o funcionamento da Alfândega nos dois lados do Atlântico, ou seja, a mesma instituição em Lisboa e no Rio de Janeiro com características variáveis. Laura de Mello enfatiza que "a análise da administração imperial impõe a perspectiva dialógica: há perguntas e respostas, mas, entre uma e outra, entre um lado e outro do oceano – ou entre os vários lados dos vários oceanos – a massa líquida que com frequência unia as partes diferentes servia também para veicular e transformar, tanto na ida quanto na volta, as práticas, as concepções e os significados que viajam sobre ela". SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a Sombra: Política e Administração na América portuguesa do século XVIII.* São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 76.

Constatamos, através do discurso do Governador Gomes Freire de Andrada, os conflitos decorrentes das práticas adotadas na Alfândega do Rio de Janeiro:

> tiranamente introduzido na Alfândega de pagarem os capitães e mestres dos navios semelhantes cobranças de imposto tão exorbitantes e violentas, por estas demasiadamente acrescidas para ele e o dito Juiz igualmente repartirem o que mais é não levando os ditos navios de carga que deva ser despachada pela dita Alfândega [...][161]

O Governador descrevia que o Escrivão da Mesa Grande Francisco Rodrigues Silva e o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques estavam ultrapassando a medida justa de cobrança do imposto sobre os lastros de areia e pedra que tinham dentro do navio. Nesse caso, podemos traduzir essa afirmação como um uso abusivo dos lucros do poder dos oficiais régios. Entretanto, os mestres do navio Santo Antônio de Piedade e Santa Rosa também estavam querendo preservar o que eles entendiam ser os direitos. Assim, verificamos que existia uma disputa entre os diferentes grupos que participavam da dinâmica comercial nas partes do Brasil. Na defesa dos mestres da embarcação, Gomes Freire dizia que:

> se não o referido lastro de areia e pedra sobre que corre um litígio no mesmo juízo da Alfândega, onde não pode haver, sendo juízes em causa própria e terminando os suplicantes com demora, e por evitarem prejuízos na retenção dos seus despachos e viagens que pretendem seguir querendo depositar na mão do tesoureiro da mesma as referidas quantias, e que este lhe passasse recibos para apresentar ao dito Escrivão o não quis este fazer separadamente com o pretexto dele recomendar o Escrivão os passasse nas ditas petições com referida malícia de ficar com elas por se não ver justificar do seu injusto procedimento [...][162]

Gomes Freire de Andrada afirmava que na aduana não havia uniformização e sim diferentes decisões a respeito da cobrança de direitos das lotações das embarcações. Dessa forma, cada personagem, que tinha um cargo administrativo, defendia o seu interesse. Constatamos que o tesoureiro Pedro Vital recebeu a quantia de setenta mil réis e solicitou que o Escrivão Francisco Rodrigues Silva fizesse a petição explicitando o recebimento do valor e autorizasse os mestres dos navios a seguirem viagem para Pernambuco. No entanto, o Escrivão se negou a fazer a referida petição, ou seja, não queria ser o responsável pelo ato, que talvez fosse julgado pelo Rei Dom João

---

161 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.
162 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

V como um abuso de poder. O comércio criava mecanismos de defesa na sociedade colonial que modificavam as práticas de fazer petições do tesoureiro e do Escrivão da Alfândega do Rio de Janeiro para não serem acusados de que "com a referida malícia de ficar com elas por se não ver justificar do seu injusto procedimento".[163] Assim, Gomes Freire de Andrada finalizava o seu relato descrevendo os mecanismos de cobranças e de atrasos dos mestres de navios na cidade:

> e por que as ditas petições pelas suas declarações são percussões aos suplicantes para os seus requerimentos, que tendem fazer a Sua Majestade queixando-se das injustiças e vexames, que se fazem esta e nesta cidade se não acha o dito Juiz e Ouvidor da Alfândega para lhe diferir. Para a Vossa Majestade e manutenção do referido lhe faça mandar que o tesoureiro da Alfândega passe logo o recibo separadamente aos suplicantes ficando estes com as petições juntas para os seus requerimentos, e que o Escrivão Francisco Rodrigues Silva por ausência do doutor juiz e ouvidor da mesma em virtude dos ditos recibos, lhe passe, e entregue logo, seus despachos para seguirem sua viagem, visto terem depositado, o que a sua cega e demÁsiada ambição pretendia receber. Despacho do ilustríssimo, excelentíssimo, senhor e general Gomes Freire de Andrada.[164]

Na concepção do Governador, esses oficiais estavam praticando golpes nos mestres das embarcações e isso poderia prejudicar o sucesso do comércio. Esses conflitos entre os mestres dos navios e os funcionários aduaneiros não era fato isolado. Tais práticas não poderiam prejudicar os negócios que esses mestres de navios estabeleciam entre diversas capitanias do Estado do Brasil. Por isso, a todo instante, o Governador demonstrava os erros que alguns oficiais que administravam a Alfândega praticavam na cobrança dos valores para despachar os navios de acordo com as necessidades ou o desejo de enriquecimento pessoal.

Para o Governador, o desejo desordenado de enriquecimento muito superior ao permitido pelo sistema era considerado uma prática social inadequada para quem ocupava ofícios administrativos da Alfândega na cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, Gomes Freire de Andrada terminava a sua missiva apontando que os mestres dos navios sofriam com a ambição dos oficiais da Alfândega.

Além da carta do Governador Gomes Freire de Andrada, analisamos a argumentação do Escrivão da Mesa Grande, Francisco Rodrigues Silva, acerca das acusações realizadas pelos mestres das embarcações. A sua refutação era baseada na ausência de regimento para Alfândega

---

163 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 3, folha 13.

164 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 3, folha 13.

da cidade do Rio de Janeiro, ou seja, não existia algo atualizado que atendesse às especificidades de cada localidade, e sim o regimento que era utilizado por todas as Alfândegas do Estado do Brasil desde do século XVI.

Argumentava que, na cidade do Rio de Janeiro, não existia um foral próprio, sendo utilizado o da cidade de Lisboa, ou seja, a base era a metropolitana, porém algumas atividades de fiscalização eram determinadas pelos costumes da terra. Diante disso dizia que:

> a Alfândega desta cidade não há foral próprio observa-se o da cidade de Lisboa e havendo alguma dúvida se está pelo uso, estilo e prática antigamente observada e dando-se conta a Sua Majestade que Deus guarde sobre o descaminho de algumas fazendas e sem selo, se determinou enquanto não se fizesse foral ou regimento, se estivesse pelas ordens, estilo praticado na terra isto em maio de 1720, sobre as lotações dos navios que houve digo dos navios não houve até agora dúvida alguma [...][165]

Desta forma, Francisco Rodrigues Silva justificava que, até o momento em que se deram as reclamações de Antônio da Silva Porto e Manuel da Rocha, mestres do navio Santo Antônio de Piedade e Santa Rosa, não havia erro quanto à aplicação da lei da prática local na forma como se cobrava ou fiscalizava as fazendas na Alfândega. De acordo com o seu entender, a ordem de se basear nas tais práticas partiu do Rei Dom João V em maio de 1720. Portanto, na sua concepção, não se estava praticando erro algum em cobrar pelo lastro de aReia e pedra do navio. Por outro lado, esse fato demonstra a flexibilidade e a contradição jurídica diante da preservação do comércio, ou seja, do ponto de vista do Governador, os oficiais da Alfândega estavam praticando cobranças indevidas e, em contrapartida, o Escrivão da Mesa Grande justificava esse ato como uma prática costumeira na Alfândega do Rio de Janeiro[166] e acrescentava:

> mais o que moves Gaspar dos Santos Negreiros em que não foi ouvido, e requerendo outros capitães a ela vim com embargos que se acham recebidos, e a causa em prova para se decidirem pelos meios ordinários, no entanto, requeri a posse do meu ofício, que desde o tempo da criação se acha na de cobrar direitos das lotações dos navios na forma do estilo

---

165 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

166 "O governar estava, nesta época, muito próximo do julgar, explicando este estilo do governar – sincopado, contraditório, experimental, tantas vezes pactício ou complacente com o abuso, que alterna as bravatas com a mais miseranda rendição – da coroa portuguesa no Brasil". HESPANHA, António Manuel. Porque é que existe e em que é que consiste um direito colonial brasileiro. In: PAIVA, Eduardo França (Org.). *Brasil-Portugal: sociedades, culturas e formas de governar no mundo português (séculos XVI-XVIII).* São Paulo: Annablume, 2006. p. 41.

> conforme a grandeza e lotação de cada embarcação, e com a mesma me foi concedido por Sua Majestade e foi comprado por meu antecessor [...][167]

Nesse sentido, o Escrivão justificava que desde a criação do seu ofício na Alfândega se cobravam os direitos de acordo com a lotação do navio. A princípio, Francisco Rodrigues Silva parecia não compreender as reclamações dos mestres de embarcações e do Governador Gomes Freire de Andrada. Buscava convencer através do seu requerimento que essa prática de cobrança era realizada por seu antecessor e, além disso, com ordens Reais. No entanto, a posse do Governador Gomes Freire, na administração do Rio de Janeiro, mudaria esse cenário da prática de cobrança de direitos das embarcações, as quais na sua concepção eram injustas e abusivas. Assim, a partir da década de 1730, a Alfândega, com o novo Governador, sofreria intervenções com o intuito de modificar algumas práticas costumeiras, utilizadas pelos oficiais que faziam parte de seus quadros. A justificação era que em outras capitanias praticava-se o mesmo:

> a quem se a mediante conto os emolumentos prós e contra do dito ofício o mesmo se pratica na Alfândega da Bahia, a donde por carta assinada pela mão de 31 de março de 1713, se manda observar o estilo antigo, enquanto não se mandar o contrário; que é o pagar-se o emolumento das lotações de qualquer embarcação carregada ou sem carga: o mesmo observa na Alfândega de Pernambuco, como consta das cópias juntas, as quais se devem praticar nesta dita cidade depois que ilustríssimo e excelentíssimo senhor general escreveu a Vossa Majestade a carta de 4 de março de 1743.[168]

A palavra emolumento significa *lucro e proveito*, logo o Escrivão da Mesa Grande estava referindo-se aos lucros que o ofício oferecia na Alfândega. Lucros que eram cobrados sobre o tamanho das lotações dos navios que ancoravam no porto da cidade, independentemente se tinham ou não fazendas. Logo fazer parte das redes de oficiais da Alfândega significava ter participação nos lucros gerados pela circulação de embarcações e pelas práticas comerciais. É essa lógica que o Escrivão da Mesa Grande e o Governador queriam preservar.

A partir da referência a outras capitanias, citadas pelo Escrivão, observamos não apenas um argumento de defesa apresentado em razão da carta escrita pelo Governador Gomes Freire de Andrada ao Rei, mas a descrição do esquema de cobrança dos direitos da saída das embarcações. Todo esse jogo de conflitos fazia parte da lógica de administração e faz-nos entender os motivos

---

167 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.
168 *Id.*

pela disputa de cargos na Alfândega.[169] O próprio cotidiano e as práticas aduaneiras favoreciam a inserção dos seus membros nas atividades econômicas e nos lucros gerados pela participação no comércio, o que tornava seus cargos extremamente atraentes e sua aquisição disputada desde longas datas, uma vez que proporcionava aos seus ocupantes um notório acréscimo patrimonial.[170]

Francisco Rodrigues Silva havia escrito ainda ao Rei Dom João V:

> Recomendando a Vossa Majestade a conservação dos ofícios e se estivessem diminuídos deveriam restituir ao seu antigo estado, e que na falta de regimento se observasse em todo o uso estabelecido, o qual é o de se pagarem as lotações na forma que se pedem os suplicantes, que se não podem valer da sentença de desagrado por não serem partes nele, nem eu também ouvido, e por se achar com embargos recebidos e ser em matéria de emolumentos de ofícios, que somente a Sua Majestade pertence o tirá-los, diminuí-los, constituí-los e aumentá-los.[171]

Pelo que se pode observar, o Escrivão da Mesa Grande deixava claro que o único que tinha direitos de intervir em suas práticas administrativas era o Rei Dom João V, ou seja, era o Rei em última instância que controlava o comércio. Confrontava as acusações do Governador da capitania do Rio de Janeiro, que a todo instante, reclamava das atitudes dos oficiais da Alfândega em relação à cobrança dos direitos das embarcações. Na concepção do Governador, o oficial aduaneiro estava ultrapassando os limites de controle sobre o cargo de Escrivão da Mesa Grande. Ações que Francisco Rodrigues Silva utilizava para gerar bons rendimentos com o seu cargo na Alfândega da cidade.

Francisco Rodrigues colocava o Rei como autoridade máxima para decidir este assunto, pois o Governador Gomes Freire de Andrada era mais um dos funcionários, assim como o Escrivão da Mesa Grande integrava as múltiplas linhas de comunicação que partilhavam ou competiam poderes na colônia. Apesar de existir a figura do Governador, constantemente os funcionários da Alfândega estabeleciam um canal direto com o Conselho Ultramarino ou com o Rei Dom João V. Portanto, esse sistema de embates e ajustes entre os oficiais era uma forma de controle dos

---

169 De acordo com Arno Wehling, os cargos valorizavam socialmente seus ocupantes e eram extremamente disputados e estabeleciam, em tese, um vínculo especial entre súditos e soberano. Suas funções mesmo quando razoavelmente especializados [...] eram múltiplas. Sua remuneração consistia num salário e nas porcentagens obtidas [das atividades] a que a assistiam. Na média burocracia, predominava a venalidade dos cargos; os donativos e as terças partes dos ofícios eram a forma encontrada para desafogar o erário real e, simultaneamente, conseguir que as funções se cumprissem. WEHLING, Arno. *História administrativa do Brasil: administração portuguesa no Brasil, de Pombal a D. João*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público,1986. p. 34.

170 Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial*: Brasil c.1530-c.1630. *Op. cit.* p. 23.

171 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

caminhos e descaminhos da Alfândega colonial por parte das autoridades metropolitanas. [172] Dessa forma, o Escrivão da Mesa Grande da Alfândega afirmava:

> E sendo os direitos das lotações desde a criação da Alfândega e os ofícios dela nesta cidade e também na da Bahia e de Pernambuco, o mesmo parece se deve observar sem embargo do requerimento dos suplicantes, enquanto Sua Majestade não determinar o contrário, pois tanto tem tomado a conservação dos emolumentos dos ofícios da Fazenda e Justiça mandando observar o estilo, uso e prática que ainda por decreto seu especial de 14 de março deste ano de 1743, como consta de uma carta pelo Conselho Ultramarino ao Ilustríssimo e Excelentíssimo General [...][173]

O oficial demonstrava a ideia de que o Governador Gomes Freire de Andrada estava equivocado em relação às reclamações dos abusos na Alfândega, pois isso era uma prática realizada desde da criação das Alfândegas na colônia. Buscava enfatizar o caráter de justiça do Monarca em relação à conservação do bom rendimento, ou seja, o lucro que as atividades relacionadas a esse ofício proporcionavam nas Alfândegas coloniais. Esse fato demonstra uma questão importante a ser verificada, ou seja, que, por um largo espaço de tempo, os oficiais da Alfândega gozaram de um alto grau de autonomia em relação ao Governador da capitania do Rio de Janeiro. Nesse sentido, apesar de Gomes Freire tentar um controle maior da administração da Alfândega, a harmonia com os oficiais não foi efetivada durante o seu governo na primeira metade do século XVIII.

Francisco Rodrigues escreveu:

> razão porque enquanto não for convencido pelos meios ordinários e se determinar o contrário por Sua Majestade se deve conservar o ofício com uso, estilo e prática em que se acha a respeito do emolumento das lotações que não costumo fazer a meu arbítrio se não conforme ao mesmo uso e estilo das ditas lotações dos navios e mais embarcações sem que lhe agora houvesse queixa dele e menos recurso em que se determinou o contrário exceto o referido agravo o qual se não pode observar até que não haja foral determinando

172 Nesse parágrafo, aproprio-me da reflexão de Stuart Schwartz sobre a magistratura e sociedade no Brasil colonial para entender o funcionamento dos conflitos na Alfândega do Rio de Janeiro. Assim, o autor diz: "O controlo sobre a hierarquia administrativa, sobre os funcionários coloniais e os negócios da colônia dependia do regulamento, da jurisdição e de múltiplas linhas de comunicação, bem como de poderes partilhados que frequentemente competiam entre si. Canais de autoridade contestados e esbatidos implicavam apelos constantes a Portugal e ao arbítrio dos conselhos metropolitanos. Leis e ordens régias combinava-se com investigações extraordinárias (devassas) para fazer cessar abusos, assegurar a honestidade e obrigar à obediência e ao comportamento esperado. Cada funcionário, desde o Vice-Rei até o porteiro da alfândega, vivia sob ameaça de uma avaliação final e decisiva (residência), que ocorria na missão exercida e que se afigura como instância de fiscalização de desvios no desempenho das funções". SCHWARTZ, Stuart. Magistratura e sociedade no Brasil colonial. In: *Da América portuguesa ao Brasil.* Algés: Difel, 2003. p. 86.

173 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

> por Sua Majestade, pois em lugar dele sucede o uso e estilo praticado e por falta de foral se não devem tirar aos oficiais os emolumentos que se acham na posse de cobrar [...][174]

O Escrivão da Mesa Grande justificava o alto valor cobrado dos emolumentos com base no costume que o seu ofício desenvolveu desde a fundação da Alfândega na cidade do Rio de Janeiro.[175] Constatamos que o foral da Alfândega de Lisboa não determinava como os oficiais deveriam agir na Alfândega da cidade colonial, ou seja, apesar das semelhanças, o Escrivão fazia questão de demonstrar as diferenças entre os dois lados do Atlântico e entre as capitanias da Bahia e de Pernambuco.

2.3.4 Navios Estrangeiros

Ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, foram elaboradas leis de proibições de navios estrangeiros no Brasil, e as Alfândegas, juntamente com outras autoridades coloniais, tinham um papel destacado na fiscalização e na preservação do comércio exclusivo entre Portugal e Brasil.[176] No início do século XVIII, apesar da proibição à comercialização, constatamos a existência do contrabando no Rio de Janeiro.[177] Nesse sentido, o Rei, na provisão de 28 de setembro de 1703, declarava

> Eu El Rei faço saber aos que esta minha provisão em forma de lei virem, que sendo-me presente que à Bahia de Todos os Santos foram quatro navios de guerra, e quatro da índia

---

174 Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 03, folha 13.

175 Desde o século XVII, eram recorrentes as queixas em relação à cobrança de emolumentos na Alfândega fluminense. Domingos Correa apontou, nessa época, vários exageros que ocorriam no porto da cidade como, por exemplo, as cobranças excessivas dos emolumentos por entradas e saídas de navios feitas pelos oficiais da Fazenda Real. Apoiada nas denúncias do ex-provedor, a Câmara do Rio de Janeiro, em 1643, também escreveu ao Rei a fim de se extinguirem alguns excessos que eram cometidos na Alfândega. Atribuía tais excessos à falta de um regimento específico. Dessa forma, os oficiais da Câmara informaram à Coroa que os oficiais da Fazenda cobravam tributos e direitos insuportáveis, e ainda alguns "mimos", o que acarretava prejuízos ao comércio da cidade. (SÁ, Helena Trindade. A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580 - ca.1668). Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2016. p. 170-171).

176 A citação encontra-se na página 91 Provisão de 21 de setembro de 1703 que consta na coleção das leis, e ordens que proíbem aos navios estrangeiros, assim de guerra, como mercantes, entrar nos portos do Brasil. MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *O Marquês de Pombal e o Brasil*. v.299. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

177 Para Fernando Novais, licenças, concessões, contrabando parecem-nos fenômenos que se situam mais na área da disputa entre as várias metrópoles europeias para se apropriarem das vantagens da exploração colonial – que funciona no conjunto do sistema, isto é, nas relações da economia central europeia com as economias coloniais periféricas. Não atingem, portanto, a essência do sistema de exploração colonial. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* Oitava Edição. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 91.

> Oriental, todos ingleses, e também outros ao Rio de Janeiro, e que todos os ditos navios, em os ditos portos introduziram mercadorias da Europa e da Índia, tirando do Brasil muito ouro e tabaco: Fui servido de resolver, para evitar tão considerável dano, que se ordenasse aos Governadores das Conquistas não admitirem nos portos deles navios alguns ingleses ou de qualquer outra nação estrangeira, senão indo incorporados as frotas deste Reino, e voltando com elas, na forma dos Tratados.[178]

Em 28 de maio de 1715, uma carta do Vice-Rei Marquês de Angeja e do Provedor-Mor do Brasil, Luís Lopes Pegado, informava uma querela que o Governador do Rio de Janeiro Francisco Xavier de Távora teve sobre o envio de uma embarcação e uma carga para Bahia pertencente ao Ouvidor-Geral de São Tomé. Essa carga de escravos foi comprada pelo Ouvidor-Geral de um capitão francês e remetido para ser vendida no Rio de Janeiro, contudo esse tipo de transação comercial com estrangeiros fora do Reino era proibida, sendo permitido apenas o comércio exclusivo autorizado pela Coroa. A respeito disso, era a Alfândega a instituição chave no controle e na preservação do exclusivo metropolitano. A referida carta relatava que havia ocorrido um conluio e uma fraude envolvendo o Ouvidor de São Tomé e um capitão francês no contrato e venda de escravos, já que, de acordo com as leis e ordens do Rei, estava proibido o comércio de navios franceses e estrangeiros aos portos do Brasil. E ainda relatava que,

> a fim de se introduzir este navio e escravos se simulara o dito contrato que não houve e nem podia haver como mostrava a grandeza do seu preço que o dito ouvidor não podia ter, mas havia de sair dos mesmos escravos era o mesmo que eles podiam produzir no Rio de Janeiro com pouca diferença com o que estava bem feito o sequestro e venda dos escravos e devia proceder-se do dito navio, e ainda contra a pessoa do dito ouvidor, porque se metera a contratador que lhe estava proibido pela ordenação; porém a respeito da pena que diz; ordem ao dito ouvidor, e ao sequestro de outros bens se não podia proceder sem proceder sem proceder a sentença, porque a Fazenda Real não tinha privilégio executivo nas penas.[179]

A Coroa portuguesa, na proteção do exclusivo comercial, tinha uma preocupação com a fidelidade dos oficiais régios, pois como vimos alguns tentavam ganhar parcelas maiores através de meios ilícitos. Já os estrangeiros utilizavam esse mecanismo para terem uma inserção na dinâmica do sistema colonial português. Os oficias da Alfândega eram os responsáveis por manter essa vigilância e controle das embarcações que chegavam às capitanias, portanto, a aduana tinha

178 *Id.*

179 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia (1710-1716). Volume XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras raras e publicações, 1952. p. 158-162.

como papel não só o controle da cobrança dos direitos, mas também dos que faziam o negócio entre diversas partes do Império luso.

Antônio Rodrigues da Costa, conselheiro do Rei Dom João V, recomendava todo o rigor na apuração e na justiça com o Ouvidor de São Tomé que participou do fato. Para o conselheiro, essa recomendação era para preservar o soberano e evitar os prejuízos do comércio entre Portugal e as colônias da África e do Brasil. Portanto, a recomendação era para por fim aos gravíssimos prejuízos que pudessem resultar para o comércio do Reino e para a conservação das conquistas, assim como a América, a Costa da África, e se procedesse nesse caso com todo o rigor permitido pela justiça, pois alegava que se tal prática e contravenção deveria ser castigada com *tal severidade que o seu exemplo coiba eficazmente assim os vassalos como os estrangeiros.*[180] Assim, a fim de se *abster de semelhantes comércios,* foram determinados a expulsão imediata do ouvidor e um novo sucessor fosse enviado a São Tomé.

A administração alfandegária colonial constituía uma estrutura de cobranças dos direitos e dos grupos que realizavam o comércio, já no Reino, era permitida a organização do comércio com outras nações estrangeiras, ou seja, *nas colônias não estava permitido pelos Tratados porque nele no artigo 5 só se concede o comércio no continente de Portugal e França.*[181] Nesse sentido, verificamos o papel do Brasil na política econômica da metrópole.

Da mesma forma que no caso anterior, o Rei Dom João V, em 26 de dezembro de 1720, enviou uma carta para Governador do Rio de Janeiro Aires Saldanha de Albuquerque questionando a descarga de fazendas vindas em navios estrangeiros no porto da capitania fluminense e informando da lei de proibição. O monarca alertava que não poderia ocorrer o despacho dessas mercadorias na Alfândega do Rio, ao contrário, essas mercadorias deveriam ser enviadas para o Reino, a fim de lá serem cobrados os direitos e só depois retornarem para a colônia. Abaixo, constatamos como o Rei cita as Alfândegas no processo de manutenção do exclusivo colonial:

> Ordeno que no caso que os navios ou outras quaisquer embarcações estrangeiras não tenham letras ou crédito para pagarem o de que necessitarem e benefícios os mesmos navios ou embarcações declarando a si os capitães e mestres que neste caso lhe permitiu a descarga das fazendas que trouxerem assinando-lhes sítios ou armazéns em que seguindo com toda a boa arrecadação para se embarcarem para este Reino em os navios da frota para se descarregarem nos portos deles pagarem os direitos que deverem nas minhas

180 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia (1710-1716). Volume XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras raras e publicações, 1952, p. 158-162.
181 *Id.*

> Alfândegas e que a despesa que se fizer nesta arrecadação e em benefício das mesmas fazendas ou do mais que for preciso se pagaria neste Reino feita a conta da sua importância não consentindo que para satisfação do referido se venda nesse Estado coisa alguma e porque eu não declarando se deve ser toda a fazenda que vier nas referidas embarcações ou só a que baste para a despesa que estas fizerem do que necessitarem se vós fazia preciso fazer-me (*sic*) a vossa dúvida para que seja servido resolver o que deve de obras, declarando também de que parte se há de assistir com direito para as sobreditas despesas suposto eu ordenar se não venda coisa alguma e se remeta para este Reino e como nas sobreditas embarcações vendendo fazendas de corrupção e coloca-las que fazia muito prejudicada a minha Real Fazenda de virem para este Reino podendo pagar os direitos nessa Alfândega.[182]

Aos navios estrangeiros, era permitida apenas a descarga de fazendas que pagassem a manutenção do tempo de permanência no porto do Rio de Janeiro para consertar alguma avaria. Fora isso era proibido qualquer tipo de comércio. Mas o Governador Aires Saldanha de Albuquerque interpretou que, além da autorização de manutenção, os navios estrangeiros poderiam descarregar as fazendas e estas serem enviadas pela frota para o Reino. Entretanto, o Rei e seus conselheiros enfatizavam que esse procedimento não era autorizado. Nessa perspectiva, a função da Alfândega na colônia era taxar e controlar o comércio de fazendas em sistema de exclusivo metropolitano, sendo essa a razão da existência do sistema aduaneiro na cidade do Rio de Janeiro. Assim, o Governador reconheceu o erro de interpretação e registrou que apenas o que fosse gasto com manutenção poderia ser comercializado,

> Com a interpretação da lei não toque ao executor dela me pareceu a não podia dar ao capítulo terceiro do Alvará de Vossa Majestade de 5 de outubro de 1715 porque suposto que no Capítulo quinto do dito Alvará de Vossa Majestade que quanto aos negros se permita aos navios estrangeiros que vierem a este porto arribados com necessidade e venderem o que forem necessários para a satisfação das despesas que fizerem e direitos que deverem dos mesmos negros: me pareceu ser esta faculdade explicação mas exceção do dito capítulo 3 em que Vossa Majestade ordena não só que se não consinta venderem nesse estado fazenda alguma os estrangeiros arribados mas que (*sic*) em boa arrecadação se remeta em navios da frota para este Reino: e como da faculdade que Vossa Majestade dá no capítulo quinto para se venderem os negros não podia eu interpretar concedia também a mesma para se vender outro qualquer gênero da mesma sorte de Vossa Majestade ordenando se vendessem os negros necessários para as despesas não podia eu julgar ser a mente de Vossa Majestade que somente se remetesse a fazenda necessária a satisfação delas; e assim não me pareceu ser a minha dúvida mal fundada não me sendo lícito distinguir o que a ler no capítulo quinto de que lhe permita a venda dos negros necessários para as despesas estivesse no terceiro então fora sem fundamento a minha

182 Carta do Governador do Rio de Janeiro Aires Saldanha de Albuquerque ao Rei Dom João V em resposta à provisão de 30 de abril de 1722 sobre a autorização para que os navios estrangeiros e nacionais possam descarregar os carregamentos dos navios da frota, mesmo sem a licença ou o crédito para pagamento dos direitos desde que se comprometam a pagá-los na Alfândega do Reino na sua chegada devendo por isso o compromisso a pagá-los nas Alfândegas e da Provedoria daquela capitania. Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1722. AHU_ACL_CU_017, Caixa 13, Documento 1417.

> dúvida pois ordenado nele me serviria de regra para a execução do que contem no capítulo quinto o que não podia fazer ao contrário: mas como Vossa Majestade é servido declarar que somente há de ser a fazenda precisa para satisfazer os gastos fico assim entendendo para executar em toda ocasião que seu (*sic*) e de como esta ordem de Vossa Majestade fica registrada nos livros da Secretaria deste Governo e nos dá Provedoria da Fazenda Real remeto as certidões inclusas.[183]

Até a segunda metade do século XVIII, era comum a presença de comércio de navios estrangeiros na costa do Rio de Janeiro, conforme a descrição nas cartas do Marquês do Lavradio para Dom Francisco Inocêncio Coutinho. Segundo ele, os Governadores anteriores não tinham o cuidado de fiscalizar provocando a *ruína do comércio*.[184] Efetivamente, os oficiais da Alfândega no Rio de Janeiro deveriam cuidar da vigilância da preservação do comércio exclusivo, como assim o Marquês descrevia em sua carta:

> Era finalmente esta cidade um armazém geral do Contrabando que se vendiam publicamente, tendo Sua Majestade o prejuízo de não perceber os direitos que lhe pertenciam; os negociantes o prejuízo do empate das suas fazendas, por se encher a terra de imensidade delas muito mais baratas; deixar de passar para a Europa a quantidade de ouro daqui levavam no produto das mesmas fazendas: finalmente em uma palavra, não era tratada esta capital, que como uma feitoria daquela Nação, o um país livre a quem todo o comércio é prometido, neste Estado achei esta Capital, ao tempo de chegarem estes hóspedes, porém como tenho tido a felicidade de ter conservado comigo oficiais que trouxe comigo escolhidos de Europa, pude fazer observar as ordens, e providências que dei a este respeito, na conformidade das reais determinações de Sua Majestade o que tenho feito grande conservação, assim aos mesmos estrangeiros, como aos moradores da cidade; fiz aos estrangeiros justificar a causa da sua arribada com a formalidade que a ordem determinavam, não me dei por achado de alguma afetação que achei em algumas das mesmas coisas, porque é certo que o fim de todas estas arribadas não é outra que o deviam fazer comércio o que eles encobrem debaixo de outros pretextos; fui julgando a arribada boa de todos outros Navios, porém logo conservando-lhe dois escaleres a vista, de dia e de noite, com ordem de não deixarem chegar embarcação nenhuma portuguesa a bordo, e que nas que saíssem Inglesas se lhe metesse sempre uma sentinela para conduzir a sítio determinado onde eu tinha oficiais da minha confidência, para que a vista deles, **um oficial da Alfândega** fizesse a mais exausta busca assim nas pessoas que vinham para terra, como nas mesmas embarcações, não consenti que andasse em terra nenhum, sem ser com o oficial, oficial inferior escolhido o qual dava conta das partes aonde ele tinha ido e das pessoas com quem tinha falado e ainda que isto se fez um pouco custoso aos tais ingleses, a tudo se aceitaram sem se atreverem a trazer para terra, nem uma fita, porque julgavam

183 Carta do Governador do Rio de Janeiro Aires Saldanha de Albuquerque ao Rei Dom João V em resposta à provisão de 30 de abril de 1722 sobre a autorização para que os navios estrangeiros e nacionais possam descarregar os carregamentos dos navios da frota, mesmo sem a licença ou crédito para pagamento dos direitos desde que se comprometam a pagá-los na Alfândega do Reino na sua chegada devendo por isso o compromisso a pagá-los nas Alfândegas e da Provedoria daquela capitania. Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1722. AHU_ACL_CU_017, Caixa 13, Documento 1417.

184 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Título: Cartas do Marquês do Lavradio para Dom Francisco Inocêncio Coutinho. Cota: Condes de Linhares, maço 48, documento 13.

> da exação com que eram buscados que se não despencaria nas penas que as Leis impõem, aos que cometem o delito de contrabando.[185]

Na realidade, a Alfândega exercia o papel de despacho, cobrança dos direitos, do controle das pessoas e dos grupos que faziam o comércio com a colônia. Sendo o principal objetivo preservar o exclusivo[186] e fiscalizar a presença de estrangeiros que intentavam se apropriar dos lucros de um sistema que conferia o sustento da metrópole portuguesa.

185 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Título: Cartas do Marquês do Lavradio para Dom Francisco Inocêncio Coutinho. Cota: Condes de Linhares, maço 48, documento 13.

186 O regime de comércio colonial – isto é, o exclusivismo metropolitano do comércio colonial – constituiu-se, ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, no mecanismo através do qual se processava a apropriação, por parte dos mercadores das metrópoles, dos lucros excedentes gerados nas economias coloniais. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* Oitava Edição. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 91-92.

3 A CONFIGURAÇÃO DOS CONTRATOS DA DÍZIMA DA ALFÂNDEGA DO RIO DE JANEIRO

A partir do final do século XVII, houve um incontestável incremento e prosperidade mercantil para Portugal. A exploração dos recursos minerais brasileiros e o grande reflorescimento do comércio luso com a colônia permitiram à " metrópole resolver o problema do balanço deficitário com o resto da Europa por meio do ouro que, em conjunção com os diamantes do Brasil, enriqueceu a Coroa".[187] Nesse sentido, o aumento do consumo permitiu a venda dos estoques existentes, a subida dos preços, a maior procura por açúcar e tabaco, tudo isso em razão do maior volume de compra.[188]

É diante desse cenário que a dízima da Alfândega passa a ganhar maior relevância no ambiente colonial, uma vez que os impostos sobre a circulação de mercadorias converteram-se em uma forma mais eficiente de arrecadação tributária, tornando-se a principal fonte de sustento da administração colonial.[189]

A princípio, a cobrança daquela era de responsabilidade da própria Fazenda Real. Entretanto, logo no início do século XVIII, a tarefa passou a ser exercida pelos contratadores que, através de formação de sociedades comerciais em geral temporárias, articularam-se para arrematação de contratos de tributos.[190]

---

187 Cf. Charles R. Boxer. *O império marítimo português*. 1415-1825. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.p. 171.
188 Vitorino Magalhaes Godinho. *Ensaios II:* sobre História de Portugal. Lisboa: Sá da Costa, 1968.p.305.
189 Luiz Antonio Silva Araújo. Dizima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: Angelo Carrara; Paulo Cavalcante (Org.). *Alfândegas do Brasil*: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2016. p.25;
190 Luiz Antonio Silva Araújo. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: Angelo Carrara; Paulo Cavalcante (Org.). *Alfândegas do Brasil*: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2016. P.93

3.1 A DÍZIMA[191] E OS CONTRATOS

Para o melhor entendimento a respeito da cobrança da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro no início do Setecentos, é preciso retroceder um pouco no tempo. Para tanto, apresentamos o Quadro 5 que trata do período de liberdade e restrição do comércio na colônia americana lusa.

Quadro 5 – Permissões e Proibições

BRASIL	PORTUGAL	OUTROS PAÍSES	ÁFRICA
c.1530-1591	Permitido Brasil/ Portugal – Pagava em Lisboa 10% Portugal/Brasil – Isento	Permitido Brasil/Europa- pagava 20% no Brasil Europa/Brasil – ?	Permitido
1591/1605	Permitido Brasil/ Portugal – Pagava em Lisboa 10% Portugal/Brasil – Isento	Não permitido Salvo licença, exige a viagem por Portugal	Permitido
1605 em diante	Permitido Brasil/ Portugal – Pagava em Lisboa 10% Portugal/Brasil – Isento	Não permitido	Permitido
Rio de Janeiro 1699	Permitido Passa-se a pagar 10% de entrada no Rio de Janeiro de todas as mercadorias de qualquer parte do Império português.	Não permitido	Permitido

Fonte: Elaborado pelo autor. [192]

191 A dízima da Alfândega pode ser definida como um encargo tributário cobrado sobre as mercadorias que entravam e saíam dos portos. In: Verbete Dízima. SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*. volume II. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 326. Em relação à dízima da Alfândega, consistia em um tributo que incidia sobre a circulação de mercadorias. Segundo André Filippe de Melo e Paiva, todas as mercadorias sofriam tributação de 10%. Entretanto, havia algumas que sofriam tributação especial, seja por protecionismo, seja por acordos celebrados com a Coroa de Portugal. O tratado de Methuen, por exemplo, taxou de forma diferenciada produtos oriundos da Inglaterra que, por sua vez, tributava de forma diferenciada os produtos portugueses que importavam. PAIVA, André Filippe de Melo e. *O império da fiscalidade: um estudo serial das conjunturas fiscais do Atlântico português* (1720 – 1807). Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo. 2016. p. 75.

192 AHU - ACL - Rio de Janeiro - Cx. 12, Doc. 2394,2395 – Castro e Almeida. Rio de Janeiro, 09 de junho de 1700 - Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores dessa cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria, com que de novo se aumentaria o efetivo da guarnição. *Colleção Chronológica de Leis Extravagantes*. Coimbra, Real Imprensa da

A partir do final do século XVII, a cidade do Rio de Janeiro foi assumindo cada vez mais um papel de destaque dentro da própria América e até mesmo no Império português. Essa relevância se devia ao fato não apenas de sua posição estratégica, no tocante aos veios auríferos, como também à fundação da Colônia do Sacramento. O temor metropolitano de uma possível invasão estrangeira no Brasil, especificamente, a região Centro-Sul tomou dimensões extraordinárias.[193] A essa situação incorpora-se o fato do agravamento da pirataria e do corso em razão dos conflitos na Europa.[194]

Em 1698, o então Governador do Rio de Janeiro Artur de Sá e Menezes fez um apelo ao secretário de Estado do Reino, declarando estar aquela Praça desamparada "porque a Infantaria é muito pouco". [195] No ano seguinte, Menezes informa ao Rei que havia convocado os oficiais da câmara a fim de informá-los sobre o estado em que se achava a Praça do Rio pela "pouca infantaria que havia para a sua defensa e segurança das pessoas e famílias".[196] Diante de tal situação, a câmara, pela impossibilidade de impor um aumento da carga tributária dos contratos por ela administrados e de outros quaisquer tributos, ofereceu ao Rei "por em arrecadação as dízimas das fazendas que naquela Alfândega entrasse de qualquer parte que fossem",[197] inclusive, as oriundas das próprias capitanias do Estado do Brasil.[198]

Em carta de 18 de outubro de 1699, o monarca respondeu ao Governador fluminense aceitando o oferecimento. Dizia a missiva:

Universidade, 1819. Tomo I,. 1819. p. 36 | *Colleção Chronológica de Leis Extravagantes*. Op. cit. p. 36-40. Verbete Alfândega. SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*. Volume 1. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963. p. 95.

193 BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 318.

194 BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 318.

195 ANRJ, cód. 77, v.6, fls 169v-170. *Apud* BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 318.

196 AHU, RJ, Cx. 2, D. 2248-2251. Castro e Almeida. Lisboa, 08 de outubro de 1699 - Consulta ao Conselho Ultramarino sobre o aumento da infantaria para defesa do Rio de Janeiro e a maneira de obter os necessários recursos para a sustentar.

197 AHU - ACL - Rio de Janeiro - Cx. 12, Doc. 2394-2395 – Castro e Almeida. Rio de Janeiro, 09 de junho de 1700 - Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores dessa cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria, com que de novo se aumentará o efetivo da guarnição.

198 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 154, Doc. 11694 - RJ Avulsos. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1795 – Ofício do Juiz e Ouvidor da Alfândega, desembargador Francisco Luís Álvares da Rocha, ao [Vice-Rei do estado do Brasil]. Conde de Resende, [D. José Luís de Castro] informando o cumprimento da ordem dada para a cobrança dos direitos das fazendas transportadas de outros portos daquele governo para aquela cidade e dali para outras capitanias, como aconteceu com as embarcações do Rio Grande [de São Pedro], que faziam escala no porto do Rio de Janeiro; solicitando esclarecimentos sobre uma nova ordem régia, que isenta as embarcações que fazem escala no Rio de Janeiro a efetuar o pagamento dos direitos das fazendas naquela Alfândega. Incluso carta do Rei datada de 1699.

> Artur de Sá e Menezes, Amigo. Eu El Rei vos envio muito saudar. Havendo visto a conta que me destes do assento que os oficiais da Câmara dessa Capitania tomaram par efeito de concorrer esse povo com algum imposto suficiente para ao pagamento da Infantaria de que necessita essa Praça para sua defensa por ser muito pouca as com que se acha quando se ofereça ocasião de ser invadida consentindo uniformemente em se pagar a diziam das fazendas que entrarem na Alfândega dessa cidade de qualquer parte que fosse. Me pareceu aceitar a oferta que os oficiais da câmara voluntariamente fazem, e agradecer-lhe o zelo que mostram em concorrerem neste meio, e que tendo atenção do que pedem lhes mando nesta ocasião a gente que te julgou ser necessário para essa Praça e suas fortalezas; de que vos aviso para terdes entendido a Resolução que tomei; digo que fui serviço tomar neste particular e tratar da cobrança da dita dízima aplicando-se ao sustento da dita infantaria para que os povos a ofereçam.[199]

Logo o Governador informou a decisão ao Provedor/ Juiz da Alfândega, e este, a fim de cumprir a ordem, convocou dois homens de negócio e dois avaliadores para que preparassem uma pauta de mercadorias.[200]

Dessa forma, a Câmara propôs ao monarca a cobrança sobre todas as mercadorias que chegassem de qualquer parte, inclusive do próprio Reino, que antes – como se pode observar no Quadro 5 – eram isentas. Vale aqui lembrar que dessa cobrança ficaram de fora os vinhos, aguardentes e azeites por fazerem parte de um conjunto de imposições, destinadas ao custeamento das despesas militares[201] e que eram administradas pela Câmara. De acordo com Miguel Dantas da Cruz:[202]

> O subsídio grande dos vinhos e o contrato da aguardente de consumo local deveria sustentar a guarnição fluminense. O contrato da aguardente para fora estava consignado ao reforço das fortificações da cidade e da Colônia de Sacramento. A administração das restantes rendas encontrava-se incorporada na Provedoria como [era o caso] da dízima da Alfândega.[203]

Nesse sentido, essa cobrança da dízima da Alfândega, embora tivesse sido ofertada ao Rei pelos edis, logo fora de fato administrada pela Fazenda Real. A inovação na cobrança causou, a

---

199 AHU, RJ, Avulsos, Cx.154, D. 11694- RJ Avulsos. Rio de Janeiro, 02 de julho de 1795 – Oficio do juiz e ouvidor da Alfândega, desembargador Francisco Luís Alvares da Rocha ao Vice-Rei do Estado do Brasil. Incluso carta do Rei datada de 1699.

200 AHU - ACL - Rio de Janeiro - Cx. 12, Doc. 2394-2395 – Castro e Almeida. Rio de Janeiro, 09 de junho de 1700 - Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores dessa cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria, com que de novo se aumentará o efetivo da guarnição.

201 *Id.*

202 CRUZ, Miguel Dantas da. *Um império de conflitos*: *o Conselho Ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2015. p. 237.

203 *Id.*

princípio, alguns transtornos à medida que as fazendas vindas do Reino com as frotas não costumavam pagar tal tributo e, por isso, não era de costume que os seus navios fossem até a Alfândega para descarregarem. Dizia o Provedor da Fazenda:

> E nova ordem de V. Majestade é para dar forma ao dito despacho me deu um explicável trabalho porque como [as] ditas fazendas não costumavam pagar direitos e por essa causa estava em estilo não virem muitas a Alfândega, nem a casa dela ser capaz para recolher a décima parte das que vem nas frotas por cuja causa me foi necessário mandar tomar várias casas que ficavam vizinhas da dita Alfândega e ainda assim muitas fazendas estiveram na rua ao rigor do tempo por não haver donde se recolherem com que receberam-se os danos grande prejuízo, além dos descaminhos que não podia deixar de haver por falta de guardas da dita Alfândega e mais oficiais para o despacho.[204]

Na primeira década dos Setecentos, já com a efetivação da cobrança, José Pereira de Araújo, morador da cidade do Rio de Janeiro, fez petição ao Rei D. João V, através do Conselho Ultramarino, em que dizia que, na Alfândega do Rio de Janeiro, pagava-se uma dízima de todas as fazendas que entravam na cidade, cuja receita deveria ser aplicada para o pagamento dos soldados. E pelo que a experiência havia já mostrado, seria mais lucrativo para a Coroa que tal tributo fosse arrendado por contratos a particulares[205], uma vez que as rendas reais subiam mais por esse meio do que cobrados por conta da Fazenda Real, fosse por descuido ou por interesses particulares dos oficiais da arrecadação. Em atendimento a essa petição, dizia o Conselho Ultramarino:

> Este Conselho parece que a experiência tem mostrado que as rendas crescem muito por contratos do que correrem pela Fazenda de Vossa Majestade e que nesta consideração que Vossa Majestade mande pôr em pregão no Rio de Janeiro esta dízima da Alfândega.[206]

Os Conselheiros sugeriram, então, ao Rei D. João V que mandasse pôr em pregão o contrato da dízima da Alfândega daquela cidade por um período de três anos, uma vez que a experiência

---

204 AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 12, Doc. 2394-2395 – Castro e Almeida – Rio de Janeiro, 19 de junho de 1700. Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores dessa cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaram o efetivo da guarnição.

205 De acordo com Myrian Ellis, os arrendamentos constituíam frequente solução para as aperturas financeiras. Mediante contrato estabelecia-se a concessão do monopólio. Ou melhor, a Coroa proporcionava a particulares sociedade temporária com a Fazenda Real para a exploração do comércio de um produto. (ELLIS, Myriam. Comerciantes e contratadores do passado colonial. *Revista IEB*. n.24. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1982).

206 AHU, CU, 017, Cx.8, Doc. 853 – Avulsos. Lisboa, 01 de junho de 1709 – Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro a fim de poder dar lances.

havia mostrado que as rendas cresciam mais por contratos do que quando corriam pela Fazenda Real.[207]

Desse modo, o primeiro contrato da dízima da Alfândega fluminense foi arrematado em 1711 por Antônio Pereira Pinto[208] pelo valor de cento e trinta e três mil cruzados. Contudo, este foi tornado sem efeito em virtude da invasão da cidade pelos franceses comandados pelo corsário René Duguay-Trouin nessa mesma data. Somente em 1720 é que o contrato será novamente arrematado pelo homem de negócio José Ramos da Silva com validade de três anos a partir de 1721 até 1723.

As condições do primeiro contrato foram formuladas com base na experiência de arrematação dos contratos do Consulado e das Alfândegas dos Portos Secos.[209] Alguns dos contratadores da dízima da Alfândega já tinham experiência com contratos ou ofícios nas Alfândegas do Reino, portanto, fazer parte da arrematação de contratos alfandegários na colônia não seria tarefa de todo estranha ao grupo já habituado com esse tipo de negócio, sendo a novidade o investimento no ultramar.[210]

Diante disso, a organização desse primeiro contrato, com base no funcionamento metropolitano, tinha como uma das condições que a cada ano, com a chegada das frotas, deveria se fazer uma nova pauta de acordo com os preços vigentes. A primeira pauta da Alfândega é anterior ao primeiro contrato que data de 1711 e foi organizada em 1700 sob a responsabilidade de dois avaliadores escolhidos pelo Provedor da Fazenda Real, e mais dois homens de negócio, e deveria abranger todos os gêneros que abasteciam a cidade do Rio de Janeiro. A organização dessa pauta se deu com base no Regimento da Alfândega de Lisboa, e os responsáveis teriam que realizar um juramento na presença do Governador prometendo a veracidade da avaliação dos produtos.

A pauta de 1700 do Rio de Janeiro vigorou por mais de vinte anos, sendo atualizada apenas no segundo decênio do século XVIII em 1726.[211] Em relação ao recolhimento da dízima da

---

207 *Id.*

208 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 129, D. 10263 – Avulsos. Rio de Janeiro, post. 30 de Janeiro de 1787 – Relação de todos os contratos da capitania do Rio de Janeiro que constam terem sido arrematados desde 1671 na Secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo em que foram arrematados, das pessoas que os arrematarem e os seus preços para a Fazenda Real.

209 Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro. Lisboa, primeiro de junho de 1709. Arquivo Histórico Ultramarino, ACL, CU, 017, Caixa 8, Documento 853.

210 Na nota 47 do Capítulo IV, é realizada uma análise sobre a trajetória de alguns desses homens de negócio que ocuparam ou arremataram cargos e/ou contratos das Alfândegas no Reino.

211 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 24, D. 5369 a 5380 - Castro e Almeida. Rio de Janeiro, ant. a 04 de fevereiro de 1726 - Pauta das avaliações das fazendas por onde se tira a dízima da Alfândega da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Alfândega, esta passou a ser cobrada em dinheiro quando o contrato foi estabelecido. Até então o pagamento podia ser efetuado em mercadorias.[212] Nessa perspectiva, a condição segunda delimitava que esses eram os mecanismos básicos para a boa manutenção do comércio,

> Cada ano se deve fazer pauta para as avaliações das fazendas conforme os preços que valerem. Esta deve fazer o Provedor e o Juiz da Alfândega com assistência do contratador e juntamente de dois homens de negócio da praça para que assim se faça sem prejuízo algum das partes da mesma sorte que se faz a do Consulado de Lisboa. Os direitos se devem pagar em dinheiro e de nenhuma sorte dizimar as fazendas em espécie porque em fazendas de várias qualidades é impossível e impraticável, senão com gravíssimo dano e perturbação ao comércio.[213]

Um bom exemplo de atuação em múltiplas Alfândegas é a do homem de negócio José Ferreira da Veiga que arrematou o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, da entrada e saída do Consulado da Índia em Lisboa e das entradas da Alfândega do Porto no ano de 1744.[214] Nesse sentido, as condições do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro eram semelhantes aos das instituições aduaneiras localizadas na Metrópole, pelo fato do sistema de cobranças de direitos ser um negócio de investimento que reforçava a colônia como um espaço de ganhos para particulares e de aumento das receitas da Coroa. Portanto, nessa época, a Alfândega, embora fosse uma instituição do Estado, a cobrança do principal imposto aduaneiro passa a não se encontrar sob a sua responsabilidade exclusiva, e sim, atribuída a particulares que almejam lucratividade através de arrematações de contratos no Conselho Ultramarino com a intenção de captar uma parcela maior de lucros e de controle do comércio que também era realizado por integrantes da elite mercantil.

Uma das preocupações da Coroa era com as fianças do contrato, já que na sua opinião os fiadores deveriam possuir bons cabedais para assegurarem o pagamento anual à Fazenda Real do valor arrematado. Outro fato importante é que apesar de a dízima ser arrematada por particulares, não era o contratador que realizava a sua cobrança, e sim o Juiz e Ouvidor da Alfândega juntamente

---

212 Pelo Regimento dado ao Provedor-mor em 1548, tal tributo poderia ser pago em mercadorias ou dinheiro. Porém, com o estabelecimento dos contratos para a cobrança da dízima, houve uma alteração e esta passou a ser paga somente em dinheiro e "de nenhuma outra sorte dizimar as fazendas em espécie porque em fazendas de várias qualidades é impossível e impraticável senão com gravíssimos dano e perturbação ao comércio". (AHU, ACL, CU, 017, Cx. 8, Doc. 853 – Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei D. João V acerca das arrematações dos contratos da [...] dízima).
213 Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro. Lisboa, primeiro de junho de 1709. Arquivo Histórico Ultramarino, ACL, CU, 017, Caixa 8, Documento 853.
214 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Feitos Findos, (Documentação Diversa), maço 8, número 82.

com o Escrivão, pois, segundo o Rei, isso asseguraria a boa arrecadação das rendas reais. O contratador cuidava dos custos dos guardas e oficiais eleitos por ele, das lanchas e das pessoas que faziam a vigilância durante o processo de despacho das fazendas. O Rei considerava que devido a esse investimento a arrecadação não poderia ser feita diretamente pelo homem de negócio, pois isso poderia gerar uma ausência de cumprimento dos valores arrematados. A Coroa portuguesa apresentava através das condições contratuais um estudo do controle do grupo mercantil que arrematava o contrato da Alfândega, e assim preservava primeiro os rendimentos reais para depois acertar os ganhos e perdas com quem fazia o investimento. Portanto, a condição abaixo nos faz constatar a cristalização do controle não só dos direitos, mas de quem arremata e faz negócios nos portos metropolitanos e coloniais:

> O contratador deve dar fianças seguras e abonadas, melhor não seja ele quem cobre rendimento da Alfândega senão o Tesoureiro dela que assim fiaria mais segura a Fazenda Real e com dinheiro mais pronto as despesas a que este rendimento é aplicado ficando independente de cobrar do contratador por experiência mostra que valendo-se estes do dinheiro para outros negócios costumam demorar o pagamento dos contratos em prejuízo grande da Fazenda Real porque o contratador há de fazer muitas despesas na arrecadação desta Alfândega assim nos ordenados dos oficiais e guardas que eleger, como em lanchas ou pessoas que vigiam e lhe assista com todo o dinheiro necessário para elas em o cabo de ano ajustará com ele suas contas e lhe entregará os ganhos ou cobrará a perda.[215]

O contrato estabelecia os valores, o número de frotas, que chegavam à cidade, e o valor que o contratador deveria pagar à Fazenda Real, além das condições e as obrigações dos contratadores e de seus procuradores durante a sua vigência no triênio. Regulava ainda as normas sobre os gêneros que deveriam pagar a dízima no porto da capitania. Essas condições e obrigações dizem respeito a diversas práticas administrativas que deveriam ser estabelecidas durante a exploração do contrato na praça comercial do Rio de Janeiro.

Como já vimos, o contratador e seus procuradores tinham três anos para explorar o contrato da dízima, que começava no dia primeiro de janeiro e terminava em 31 de dezembro do triênio da sua vigência. Entretanto, muitas vezes, contava com atrasos das frotas que vinham das cidades de Lisboa e do Porto ou sofria contestações por parte dos homens de negócio moradores da cidade que não queriam pagar a dízima sobre os gêneros produzidos na América portuguesa. Ele tinha direito sobre três frotas das cidades de Lisboa e do Porto, além dos navios incorporados à frota e

---

215 Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro. Lisboa, primeiro de junho de 1709. Arquivo Histórico Ultramarino, ACL, CU, 017, Caixa 8, Documento 853.

em alguns contratos eram acrescidos os navios soltos,[216] ou seja, os que circulavam fora da frota.[217]

As cláusulas do contrato foram elaboradas com base no regimento dos Provedores de 1548, no Foral da Alfândega de Lisboa e dos Portos Secos e do Consulado[218] e, ao longo da análise, constamos que tais documentos são citados como referência para a fiscalização e tributação das mercadorias.

Nesse sentido, era uma exigência contratual que as fazendas descritas na pauta, que vinham nos navios de Lisboa, do Porto ou de qualquer outra região, deveriam pagar a dízima. Assim, afirmava o contrato que a "ele contratador lhe há de pertencer o direito de todas as fazendas que forem nos navios e entrarem naquele porto daquelas que costumam e devem pagar".[219]

Até mesmo as mercadorias direcionadas para Guiné e para Costa da Mina ou qualquer outro porto africano deveriam pagar os direitos na Alfândega do Rio de Janeiro e serem seladas naquela aduana sob a pena do não cumprimento dessa determinação se darem como perdidas para o contratador, como consta na condição adiante.

> Com condições que Sua Majestade não passará provisões que na Alfândega do Rio de Janeiro não paguem os direitos fazendas algumas com o pretexto de que era para as levarem aos portos de Guiné e da Costa da Mina ou para outro qualquer porto da África porque todas as fazendas que as embarcações levarem e hão de pagar na dita Alfândega os direitos que deverem e serão de selar nela as que se devem e costumam selar porque achando-se sem o selo da Alfândega se tomará como perdida para o contratador.[220]

---

216 Cabe aqui ressaltar que algumas arrematações de contratos da dízima da Alfândega não compreendiam os navios soltos que entravam no porto do Rio de Janeiro. Dessa forma, nesses casos, um novo contrato específico dos navios soltos era posto para a arrematação. Foi o que aconteceu em 1726, 1737, 1740, 1753 e 1754, cujos contratos foram arrematados respectivamente por Manoel Martins, Manoel Barbosa Torres, Francisco Xavier Braga, Ignácio Pedro Quintela (AHU, ACL, CU, 017, Cx. 129, D. 10263 – Relação de todos os contratos da capitania do Rio de Janeiro que constam terem sido arrematados desde 1671 na secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo em que foram arrematados, das pessoas que os arrematarram e os seus preços para a Fazenda Real).

217 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega desta cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.Alguns contratos como o de Francisco Ferreira da Silva e Cia e Gaspar Caldas Barbosa por exemplo, não contemplavam os navios soltos.

218 AHU, ACL, CU, 017, Cx. 8, D. 853 - Avulsos. Lisboa, 01 de junho de Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. João V, sobre o requerimento de José Pereira Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima e de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro a fim de poder dar lances.

219 Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro. Lisboa, primeiro de junho de 1709. Arquivo Histórico Ultramarino, ACL, CU, 017, Caixa 8, Documento 853.

220 *Id*.

Quanto ao cotidiano alfandegário, tão logo os navios chegassem ao porto fluminense, cabia ao contratador indicar guardas para conferir e assegurar o tipo e a quantidade da carga que traziam nos compartimentos. Esse procedimento era comum tanto nas embarcações comerciais quanto nas de guerra. Os mestres dos navios eram notificados e, logo depois, obrigados a apresentar o manifesto das fazendas, ou seja, a lista dos gêneros que haviam trazido aos oficiais da Mesa Grande da Alfândega, antes mesmo do desembarque de tais mercadorias. De fato, havia todo um mecanismo administrativo e de fiscalização quando chegavam os navios à cidade para que não ocorresse o descaminho da dízima das fazendas.[221] Aliás, esta parece ser uma prática muito semelhante à dos mecanismos das Alfândegas do Reino. Acerca disso a recomendação era a seguinte:

> Com condição que tanto chegarem os navios aquele Porto ele contratador meterá neles guardas para assistirem enquanto não descarregarem e pelos oficiais da Alfândegas serão visitados os mesmos navios e os capitães e mestres deles e ainda os das Naus de Guerra serão notificados assim que chegarem para fazerem manifesto das fazendas que trazem apresentando na Mesa da Alfândega.[222]

Os contratadores e seus procuradores ou oficiais do contrato, de acordo com cláusula contratual, poderiam fazer apreensões, exames e buscas em todas as partes e casas aonde soubessem existir mercadorias descaminhadas sem ter pago os direitos aduaneiros, devendo informar o fato ao Juiz da Alfândega e solicitar em caso de necessidade ao Governador soldados para as medidas cabíveis.

Os termos do contrato da dízima da Alfândega ofereciam ainda benefícios para as pessoas que denunciassem práticas ilegais na chegada das embarcações ao porto do Rio de Janeiro. Esses benefícios tinham a intenção de conter as práticas ilícitas praticadas pelos mestres e permitidas pelos próprios oficiais. Dessa forma, o descaminhador corria o risco de ser punido e perder todas as fazendas que pretendia ausentar do pagamento da dízima. Nesse caso, cabia àquele que tinha intenção de burlar as regras aduaneiras vigentes criar um grupo de relações que pudesse oferecer garantias dos caminhos da ilicitude nessa capitania. Práticas sociais que contavam com o auxílio

---

221 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.
222 *Id.*

de escravos, de oficiais da Alfândega ou até mesmo dos homens de negócio, moradores da cidade, para caminharem pelo descaminho em paralelo à cobrança oficial da dízima.[223]

Em relação aos oficiais aduaneiros, podemos constatar dois grupos: os indicados pelo contratador e os nomeados pelo Rei que ficavam sob a jurisdição do Juiz e Ouvidor. O contratador podia nomear um meirinho e seu Escrivão, guardas e mais oficias que fossem necessários para boa arrecadação da Fazenda Real, sendo o responsável pelas custas destes. Na Mesa de Abertura, o contratador poderia nomear um feitor para assessorar o Escrivão dela, porém, na Mesa Grande, esse oficial não poderia dar despacho. Para a nomeação desses oficiais, o Juiz da Alfândega passava mandado para poderem servir durante todo o tempo do contrato. Entretanto, o contratador podia destituí-los, caso não cumprisse bem suas obrigações e admitir outros.

Todos deveriam zelar pela boa arrecadação do imposto e, caso praticassem algum ato ilícito, deveriam ser substituídos pelo mesmo contratador. Não podemos esquecer que, embora o contratador tivesse algumas prerrogativas, o Juiz e Ouvidor da Alfândega era o principal responsável pela resolução de todos os problemas que ocorriam nas dependências da Alfândega. Portanto, era a autoridade máxima dentro da instituição.[224]

Na Mesa da Abertura e na Mesa Grande, o contratador também podia dispor de um feitor da sua confiança para conferir o movimento administrativo que as fazendas eram submetidas quando davam entrada na Alfândega da cidade. A Coroa mantinha uma complexa fiscalização sobre os oficiais régios e esse sistema permitia a autoridade metropolitana vigiar os mecanismos administrativos praticados na Alfândega. Todavia, mesmo com esse "controle", obviamente, nem sempre a Coroa conseguia impedir as práticas ilícitas.[225]

Uma característica que nos chama atenção é a base da aduana metropolitana do contrato da dízima da Alfândega colonial. Como já vimos, as condições eram baseadas na Alfândega de Lisboa ou do Porto e dos Portos Secos, contudo as Alfândegas em colônias tinham necessidades e características próprias.[226] A própria localização urbana era um fator que contribuía para os

---

223 Sobre contrabando e descaminho consultar: PIJNING, Ernst. *Controlling contraband*: economy and society in Eighteenth century Rio de Janeiro. Tese (Doutorado). Baltimore: Johns Hopkins University, 1997; CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça*. Caminhos e descaminhos na América Portuguesa. São Paulo: Hucitec, 2008.

224 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

225 *Id.*

226 "No entanto, o que a colônia, no caso do Brasil, ou o império atlântico português possuíam de específico – e que dotava igualmente suas elites de uma singularidade em relação as elites europeias do Antigo Regime – era o facto de terem-se gerado numa sociedade escravista, que se gerou por sua vez na dinâmica do tráfico negreiro". BICALHO,

constantes descaminhos, além disso, os personagens, que atuavam no despacho de fazendas na cidade do Rio de Janeiro, tinha características sociais diversas: eram senhores de engenho, homens de negócio moradores da cidade, homens livres pobres e negros escravizados. Todo esse grupo trabalhava nas dependências da aduana dessa capitania.

Apesar de alguma semelhança com as Alfândegas do Reino, gradativamente, a Alfândega fluminense foi desenvolvendo mecanismos próprios de cobrança do imposto sobre os gêneros que entravam no porto. A consequência disso é que Coroa, ao longo do tempo, impôs modificações sobre o modo de administrar as pessoas que participavam da dinâmica administrativa dessa instituição, adaptando-a à estrutura da urbe colonial, aos descaminhos, aos atrasos das frotas de Lisboa e do Porto e aos conflitos entre Governador, oficiais, homens de negócio, mercadores, senhores de engenho, mestres de embarcação, entre outros.

Em relação às isenções da dízima, verificamos que, desde o período inicial do processo de arrematação do contrato, os padres não precisavam pagar este tributo sobre o vestuário e outros gêneros de utilidade para os conventos. Alguns homens de negócio também solicitavam a isenção ou a diminuição do mencionado imposto aduaneiro do Rio de Janeiro. Na maioria das vezes, alegavam que apenas as fazendas vindas do Reino deveriam pagar o imposto de dez por cento. Além desses, outro grupo, o de senhores de engenho, ponderava que antes da imposição desse novo imposto não pagavam a dízima e, por isso, solicitavam a isenção sobre as mercadorias vindos da Europa. Nesses casos, os contratadores da dízima da Alfândega não concordavam: primeiro porque prejudicaria o rendimento do contrato, e segundo, achavam que todos deveriam pagar os dez por cento sobre os gêneros que entravam no porto da cidade.[227]

Ao analisar as cláusulas vigentes nos contratos da dízima, podemos inferir que tal instrumento legal visava acima de tudo salvaguardar o fisco e manter a arrecadação protegida de fraudes e ilicitudes. Porém, tais regras por vezes causavam descontentamentos, sendo, não raro, permeadas por reclamações e/ou conflitos envolvendo os homens de negócio que arrematavam o contrato, os mercadores das Minas, os Governadores e outros oficiais.

Em alguns momentos, verificamos a Alfândega apenas como uma instituição receptora e fiscalizadora de fazendas, mas existiam o que podemos chamar de flexibilidades administrativas,

---

Maria Fernanda. Elites coloniais: a nobreza da terra e o governo das conquistas. História e Historiografia. In: MONTEIRO, Nuno G. F.; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da (Org.). Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. p. 97.

227 *Id*.

ou seja, certo relaxamento nas normas estabelecidas. Essas flexibilidades marcavam a atuação não só de contratadores, procuradores, oficiais administrativos, como também do Juiz e Ouvidor da Alfândega e do Governador da capitania. De fato, no contrato da dízima, cada um desses personagens, citados anteriormente, têm uma função no combate ao descaminho do imposto de dez por cento sobre as fazendas que desembarcavam no porto da praça comercial do Rio de Janeiro.

O contratador, seus procuradores e os oficiais não poderiam legalmente omitir os descaminhos que ocorriam em qualquer parte do Rio de Janeiro. Apesar de eles serem os responsáveis por coibirem o descaminho, em alguns momentos, utilizavam essa prática para extrair o máximo recurso para enriquecimento pessoal. [228]

O Juiz da Alfândega, em caso de descaminho, tinha por dever convocar todos os oficiais da instituição e alguns soldados e apresentá-los ao Governador.[229] No Rio, entretanto, o próprio Manoel Corrêa Vasques, Juiz e Ouvidor da Alfândega foi acusado de praticar atos ilícitos ao isentar os senhores de engenho da cobrança e até mesmo de cobrar um valor superior da dízima dos mestres de embarcações que ficavam ancoradas no porto da cidade. Esse fato fazia parte do próprio quadro mental da época em que as esferas de poder não eram rigorosamente demarcadas. Assim, ainda que oficialmente, Manoel Corrêa deveria cumprir a obrigação de fiscalizar as práticas ilegais no porto,[230] devemos compreender as relações coloniais tendo em vista o contexto mercantilista em que os súditos integravam uma sociedade e que por vezes aqueles, que atuavam em nome do Rei, também buscavam seus ganhos, lucros e projeção social.[231] Como bem salientou Paulo Cavalcante, "não se trata simplesmente de roubo, furto ou corrupção, mas de um tipo determinado de prática social, encoberta pelas formalidades oficiais, porém radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social".[232]

Outro aspecto que nos chama a atenção é que, de acordo com a norma em vigor, caso encontrasse alguma fazenda descaminhada nos quartéis dos soldados, o Governador deveria aplicar

---

228 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

229 Vale lembrar que o Governador era o responsável pelos soldados presentes na cidade, sendo o único que poderia autorizar a utilização deles no serviço da Alfândega.

230 *Id.*

231 CF. ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Angelo Alves; CAVALCANTE, Paulo. *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII*. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: UFJF, 2016. p. 108-109.

232 CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa* (1700-1750). São Paulo: Hucitec, 2006. p. 59.

uma medida que pudesse resolver as perdas do contrato da dízima. Entretanto, na situação de negligência ou omissão do Governador, caberia ao Juiz e Ouvidor da Alfândega a punição dos soldados infratores para a boa conservação da arrecadação do imposto de dez por cento sobre as fazendas. Como podemos constatar, a Coroa portuguesa criou mecanismos com o intuito de manter e/ou obter sucesso a todo custo no controle da administração alfandegária o que podia ocasionar até mesmo conflitos de atribuições entre as autoridades coloniais.[233]

As informações de qualquer tipo – favoráveis ou não –, transmitidas através da comunicações dos diferentes oficiais da administração alfandegária fluminense, destinadas ao monarca, serviam como base para a Coroa se pautar para preservação dos rendimentos e do exclusivo comercial no Rio de Janeiro e nas capitanias do Sul.

Com relação aos privilégios dos contratadores e dos procuradores da dízima, o contrato indica que tinham direito a casas de *aposentadoria*, ou seja, hospedagem, alojamentos que fossem necessários, além de barcos, canoas e mantimentos, de acordo com o valor da terra. Ou seja, podiam adquirir gêneros pelo mesmo valor que um morador local. Além disso, tinham direito de nomear um representante para defender as causas particulares, sendo que este poderia ser o Juiz de Fora ou o Governador. Esse fato demonstra que o contratador tinha livre arbítrio para escolher entre as duas autoridades e pagaria de acordo com o ordenado do seu rendimento.[234]

Nesse sentido, através da análise da administração alfandegária colonial, verificamos que o "funcionário colonial,[235] com poucas exceções, não representava uma camada autônoma na colônia, antes se confundia com os grupos poderosos locais, sendo, muitas vezes, ao mesmo tempo, funcionário régio, senhor de engenho ou proprietário de terras, soldado e ainda, eventualmente, também se envolvendo em atividades mercantis".[236]

Os contratadores da dízima da Alfândega fluminense eram naturais de Portugal, ou seja, eram homens de negócio da metrópole, mas que buscavam seus lucros no ultramar.[237] Antes do

---

233 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

234 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

235 Para Arno Wehling e Maria José, "a manutenção da estrutura do Estado português na Colônia, era intercalada com a reprodução da característica metropolitana aplicada a suposição de uma sociedade estamental ou de ordens". Nesse aspecto, a Alfândega colonial seguia muitas peculiaridades das Alfândegas do Reino. WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. O Funcionário Colonial Entre a Sociedade e o Rei. In: PRIORE, Mary Del (org.). Revisão do Paraíso. 500 anos e continuamos os mesmos. Rio de Janeiro: Campus, 2000. p. 315.

236 RICUPERO, Rodrigo. *A Formação da elite colonial*: Brasil c. 1530 – c.1630. São Paulo: Alameda, 2009. p. 152.

237 Luiz Antonio Silva Araújo ao caracterizar o contratador José Bezerra Seixas (contratador da dízima da Alfândega em 1750), classifica a sua melhor definição como um negociante do ultramar do homem ultramarino, como sugeriu

contrato da dízima, José Ramos da Silva administrou contratos alimentícios para as Minas, enquanto, Estevão Martins foi Escrivão do contrato do tabaco da Bahia. A partir disso, constatamos que o contrato da dízima era um dos mais vantajosos, à medida que atraia os homens de negócio de grosso cabedal os quais concorriam para sua arrematação e ainda acumulavam riquezas através de outros negócios na colônia ou na metrópole.

É importante destacar aqui que, em qualquer momento do contrato da dízima, os contratadores poderiam ir contra as práticas dos oficiais da Alfândega, e o responsável por julgar essas petições era o Provedor da Fazenda Real. Nesse momento, devemos explicar que na ausência do Provedor da Fazenda Real o oficial que ocupava esse lugar era o Juiz e Ouvidor da Alfândega e por isso, em alguns contextos, quando era acusado ou acusavam algum oficial que tinha uma aliança social e política com este, dificilmente o infrator sofria alguma punição. Esse fato demonstra que, apesar do aparelho administrativo português ser centralizado, em algumas ocasiões, tal burocracia não funcionava, contribuindo, assim, para algumas práticas de corrupção.[238]

No caso de os contratadores não conseguirem a resolução dos problemas que envolviam a Alfândega, estes escreviam diretamente para o Conselho Ultramarino e, a partir daí, os Secretários averiguavam inúmeras informações encaminhadas para o Rei Dom João V, o qual era o responsável pelo parecer final. Esse processo era demorado em quando ocorria o desfecho o contrato estava por findar. Portanto, dificilmente uma denúncia contra os oficiais e o Juiz e Ouvidor da Alfândega resultava em punição.

Em relação à quitação do contrato, o contratador não poderia fazê-lo antes de finalizar o triênio, uma vez que a Coroa portuguesa achava que esse procedimento poderia prejudicar os rendimentos da Fazenda Real. Nessa perspectiva, os secretários do Conselho Ultramarino formulavam as condições e as obrigações do contrato da dízima e defendiam que a rentabilidade seria maior no final do triênio, pois desse modo realizariam um balanço geral de todo o movimento de gêneros que pagaram o imposto durante os três anos. Esse elemento contribui para a exatidão

---

Luiz Felipe Alencastro que faz a sua carreira no ultramar buscando lucros, recompensas e títulos desfrutáveis na corte". Inferimos que essa caracterização pode ser bem aplicada aos demais contratadores da dízima. ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Angelo Alves; Paulo Cavalcante (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: UFJF, 2016. p. 103.

238 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 13.

da afirmação de que, na primeira metade do século XVIII, a Monarquia portuguesa cada vez mais preservava os rendimentos dos contratos particulares.[239]

Outro ponto que preocupava a Coroa era a questão da invasão estrangeira. Sem sombras de dúvidas, a capitania do Rio de Janeiro era cobiçada por outras Monarquias europeias (França, Holanda e Espanha).[240] Além disso, temos outro fator: a peste ou uma doença que pudesse impedir as transações comerciais da Alfândega. Quando um desses acontecimentos acometia os negócios dessa instituição, o contratador deveria pagar apenas pelo que foi gerado de receita da arrecadação do imposto de dez por cento, ou seja, não era obrigado a pagar o valor do contrato estabelecido no Conselho Ultramarino. A política de proteção da cidade estava implicitamente escrita como uma obrigação e condição do contrato da dízima.[241]

No que diz respeito à arrecadação do tributo, os direitos da dízima das Alfândegas de Santos e das capitanias do Sul deveriam ser direcionados ao contratador no Rio. Nos quadros do Sistema Colonial, o Rio de Janeiro exercia uma função de controle das capitanias do Sul, um projeto que ia se construindo gradativamente. Em alguns momentos, devido à distância e ao tempo, esse controle poderia sofrer com os descaminhos do supracitado imposto. Assim, "os navios que iam a Santos pagavam naquela vila os direitos das fazendas que levarem os quais pertenceram a este contrato, este contratador tratará da sua arrecadação pela mesma que faz no Rio de Janeiro".[242]

Em caso de alguma dívida do contrato da dízima, a cobrança era feita via executiva, ou seja, pela Fazenda Real, sendo o Juiz e Ouvidor da Alfândega responsável por executar todas as vezes que tivesse uma ação por parte do Contratador ou de seu Procurador. Além disso, o Juiz e Ouvidor era obrigado a realizar devassa a cada doze meses das pessoas que negavam o pagamento dos Direitos ou davam ajuda e favor a qualquer descaminho. Nesse sentido, este aplicaria as penas estabelecidas no Foral da Alfândega de Lisboa, como já mencionado, servia para regular também as Alfândegas coloniais.

---

239 *Id.* ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 13.

240 "O século XVIII começou sob a rivalidade franco-britânica. A Inglaterra conquistava passo a passo maior preponderância nos mares e no mundo ultramarino, enquanto a França presenciava um sensível declínio de seu poderio continental, uma vez que as questões coloniais começaram a pesar cada vez mais na balança do poderio e da influência das grandes potências. Os conflitos e a paz entre esses dois países marcarão, por um lado, a instabilidade e, por outro, a sobrevivência de seus aliados menores – e, consequentemente, de seus domínios no ultramar. Para Portugal, a persistência da aliança inglesa e a consequente preservação da integridade territorial do Reino e de seus domínios coloniais seriam a marca registrada dos Setecentos". BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 52.

241 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 13.

242 *Id.* ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 15-16.

O tributo alfandegário era cobrado pelo Tesoureiro e no fim de cada frota, por despacho do Juiz e Ouvidor, acertavam-se as contas com o contratador que recebia um valor proporcional de acordo com os ganhos, perdas ou as fianças, dadas na Metrópole. Em relação às embarcações que chegavam ao Porto do Rio de Janeiro ou da Vila de Santos, vindas de qualquer outra parte do Brasil em que era determinado o pagamento da dízima, precisariam apresentar uma certidão de como pagaram nas Alfândegas e, caso não tivessem feito o pagamento, deveriam fazê-lo na Alfândega do Rio de Janeiro.[243]

Em relação à cobrança do tributo, as fazendas eram tributadas no século XVIII de acordo com a pauta utilizada na Alfândega do Rio de Janeiro. Essa pauta era apenas atualizada, caso houvesse a suspeita do ingresso de novos gêneros no Porto e, nesse caso, o procedimento era feito pelo Juiz e Ouvidor da Alfândega com o auxílio dos homens de negócio com assistência do contratador da dízima ou do procurador e toda e qualquer mudança deveria se basear no Foral da Alfândega de Lisboa.[244]

Para o despacho das fazendas de peso, estas deveriam ser encaminhadas para a balança a fim de se efetuarem a pesagem e receberem bilhetes com dados para serem entregues na Mesa de Abertura e se lançarem nos livros da Mesa Grande o despacho por onde deveriam pagar os direitos.[245]

Na Mesa da Abertura, existia um Escrivão da Abertura e um Feitor, ambos custeados pelo Contratador. Já os oficiais alfandegários, nomeados pela Coroa, eram mantidos com as receitas da Fazenda Real. Portanto, verificamos que, na Alfândega colonial, existia uma parceria entre o público e o privado, ou seja, entre a Coroa e particulares, algo bastante comum na fiscalização e na tributação do que entrava e saía nos portos coloniais. Nessa concepção, cabia à Coroa a manutenção dos armazéns e trapiches pertos da Alfândega como determinado no contrato:

> Com condição que se dará a providência com a brevidade possível e no entanto se mandarão tomar a Custa de Sua Majestade as casas, armazéns e trapiches pertos da Alfândega para este fim e que do contrário todo prejuízo que por houver dar falta o haverá ele contratador de quem for a causa o que se mandará executar como também que se dá expediente para o selo enquanto não fazer nova casa para ele que seja capaz para se selarem as fazendas com a brevidade e clareza necessária em que não haja confusão embaraço ou dúvida nas fazendas entre as partes o que Sua Majestade mandará muito

243 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 16.
244 *Id.*
245 *Id.*

> recomendar ao Juiz da Alfândega para que ele faça ao selador para que não tenham discórdias e se dê todo o expediente as partes em razão da brevidade do tempo das frotas quando o selador trate apenas do selo, expedição dele, e em nenhuma outra coisa se possa intrometer.[246]

O principal objetivo dessa parceria, entre o público e o privado entre a Coroa e particulares, era a preservação dos rendimentos da Alfândega, o controle do descaminho e do contrabando e a agilidade no despacho das frotas. Nesse aspecto, o contrato da dízima da Alfândega abrangia alguns itens do Foral da Alfândega de Lisboa, do Regimento dos Provedores de 1548, possuindo cláusulas que atendiam as necessidades do comércio no século XVIII.

Apesar do controle e da fiscalização das fazendas a bordo dos navios ser praticada por agentes alfandegários nomeados pela Coroa, o Juiz e o Tesoureiro da Alfândega não poderiam realizar nenhum despacho no porto sem a presença e a aprovação do contratador ou do seu procurador.

Todas as condições deveriam ser cumpridas num prazo de três anos e teoricamente a Coroa portuguesa não poderia faltar com o cumprimento de alguma obrigação. Por diversas vezes, os contratadores solicitavam a diminuição do contrato, porque as frotas do Reino não chegavam ao porto do Rio de Janeiro ou por causa da isenção da dízima do couro da Colônia do Sacramento, ou até mesmo, por questões da construção de novos armazéns nas dependências da Alfândega. Nessa perspectiva, a condição estabelecia que "faltando a ele contratador uma das condições deste contrato em parte ou em todo ficará obrigado a Sua Majestade por Sua Real Fazenda obrigada a ressarcir os danos causados na falta das condições".[247]

As formas de controle da administração alfandegária colonial constituíram um tipo de Alfândega no Rio de Janeiro, que gradativamente se firmou como uma instituição fiscalizadora não só do comércio como também dos grupos mercantis que atuavam no sistema colonial português. Portanto, para se compreender os mecanismos de tributação e de controle das ações dos homens de negócio nessa capitania, é indispensável entender o papel que a Alfândega desempenhou no seio desses personagens. Por outro lado, os regimentos, as cartas de fretamento, os escritos dos Governadores e o contrato reforçam a ideia de que o Estado não estava presente apenas para

---

246 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 17.
247 *Id.*

tributar, mas para controlar os grupos que faziam o comércio, visando o aumento das receitas dentro dos quadros Antigo Sistema colonial.

3.2 DO CONTRATO À EXECUÇÃO DA COBRANÇA DA *DÍZIMA* NA REGIÃO CENTRO-SUL: DE LISBOA AO RIO DE JANEIRO, CONECTANDO E ABATECENDO REGIÕES DA MINERAÇÃO

Uma carta do Governador interino José Antônio Freire de Andrade[248] para Diogo de Mendonça em 1753 demonstra claramente a preocupação com as frotas por parte dos homens de negócio das Minas que recebiam as fazendas na Alfândega do Rio. Tal carta atesta como o negócio do contrato estava diretamente relacionado ao despacho de fazendas nos armazéns da Alfândega. Assim, o Governador dizia: "com o início do despacho das fazendas, continuavam os homens da Minas a descerem para comercializar no Porto do Rio de Janeiro."[249]

Através da missiva de José Antônio Freire de Andrade, verificamos as relações entre a ida dos homens de negócio das Minas ao Porto do Rio de Janeiro, o método de permanência das frotas e o proveito da fiscalização das mercadorias:

> Ordenei ao Capitão de mar e Guerra se detivesse neste porto até o dia de Reis, atendendo que na Diligência que Sua Majestade mandara fazer na Alfândega de se examinarem publicamente todas caixas, fardos, peças, barricas, pipas, e outras quaisquer vasilhas se gastava três dobrado de tempo do que nos mais anos, por ser prejuízo este para os dois inspetores que Sua Majestade foi servido mandar se nomeassem para fazerem os ditos exames: atendendo também a que os Homens das Minas na inteligência em que estavam de que as fazendas se não despachavam não baixavam a comerciar este porto em desutilidade da Real Fazenda de Sua Majestade como por se sair neste Governo uma carta do Secretário de Estado Antônio Guedes Pereira que diz Sua Majestade servido não falte frotas todos os anos. Estas as razões o que me obrigaram a mandar demorar as Naus na Capitania e mandei por bandos fazer público nas Minas Gerais que se faziam despachos na Alfândega escrevi ao Juiz e Ouvidor dela continuasse a devassa e do que ela resultar darei conta a Vossa Excelência.[250]

---

248 Acerca do José Antônio Freire de Andrade, ver: RIBEIRO, Mônica da Silva. *"Se Faz Preciso Misturar o Agro com o Doce":* A Administração de Gomes Freire de Andrada, Rio de Janeiro e Centro-Sul da América Portuguesa (1748-1763). Tese (Doutorado em História Social). Niterói: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2010.

249 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro sobre a partida da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro e Almeida).

250 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro sobre a partida

Em 1753, Manoel Barbosa dos Santos, homem de negócio, fez uma petição pública para questionar o motivo do atraso da saída das frotas para Lisboa. Por conta disso, uma ordem do Secretário de Estado Antônio Guedes para o Governador Interino José Antônio Freire de Andrade solicitava uma devassa na Alfândega. O homem de negócio alegava que o contrabando *de várias fazendas picadas por alto ou proibidas* não deveria suspender a viagem das frotas com base nas ordens do Rei Dom João V de 1739. O requerimento de Manoel Barbosa revela, de fato, a preservação das rendas na chegada das frotas, e sugere como deveria ser a prática de fiscalização da frota logo que chegasse ao porto do Rio:

> Logo que a mesma frota surgisse neste Porto se lhe pusesse guarda de boa cautela para que sem extravio se descarregassem na Alfândega todas as fazendas que nela coubessem e as que na mesma se não pudessem acomodar se colhessem nos Armazéns seguros cujas chaves estivessem na Custódia de Oficiais da Fazenda a que pertencem ao descarregamento que fosse a mesma frota fossem nomeadas duas pessoas de confiança e experiência que continuamente assistissem com os oficiais da Alfândega ao tempo que abrissem todas as fazendas que se despachavam fazendo examinar publicamente todas as caixas, fardos, peças, barricas e outras quaisquer vasilhas em que viessem carregadas como também volumes de qualquer roupa de lã, linho ou de seda por serem as que costumavam ser e vir de capaz aos Contrabandos que traziam no interior e antes de se entrar no despacho e exame referido se perguntasse aos despachantes que remetia de Lisboa aquele volume sendo a declaração escrita por um Escrivão da mesma Alfândega declarando o volume e marca e todas as fazendas que se achassem sem selo da Alfândega da cidade de Lisboa ou sendo de algodão sem a marca da Casa da Índia ou sedas lavradas ou lisas de mais de uma cor por liquidar.[251]

Assim sendo, na declaração de Manoel Barbosa dos Santos, constatamos como a Alfândega exercia um circuito político, fiscal e econômico por parte da Coroa, do capital comercial na economia colonial e dos homens de negócio. Além disso, verificamos que o homem de negócio na colônia estava inserido diretamente na lógica da economia de plantação e do modo de produção escravista. Talvez fosse esse o modo que Manoel Barbosa de demonstrar que o atraso das frotas e a alta burocratização na Alfândega do Rio provocaria o "prejuízo gravíssimo tanto na lavoura como no comércio".[252] Mais do que isso, provocaria prejuízo nas suas transações comerciais.

---

da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro e Almeida).

251 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro sobre a partida da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro Almeida).

252 *Id.*

De outro lado, existia um circuito que envolvia desde o processo de aquisição das fazendas na metrópole até a sua remessa para o Rio de Janeiro. Com base no documento do Manoel Barbosa, verificamos que os carregadores que negociavam as fazendas na Corte tinham receio de despachar pelo perigo de perderem pelo tresdobro,[253] ou seja, pelo triplo, e também porque faziam as transações comerciais por meio de dinheiro com riscos de taxa de juro e por venderem fiado na metrópole. Nesse exemplo, quanto maior o investimento, maior a indispensabilidade para negociações e por prudência.

Para compreender melhor esse processo da relação comercial entre metrópole e colônia, temos que examinar o seguinte trecho escrito por Manoel Barbosa, que dizia o seguinte:

> Que sendo o comércio uma das coisas mais úteis no bem comum em que se estabelecem as Monarquias porque tanto os escritores como os juízes consultos chamaram uns ao comércio membros da República outros dos Impérios alma e vida dos Povos e outros todos por mais opulentos os Estados e Monarquias em que gira o maior comércio ficará esta praça sendo uma das mais estabelecidas que tem Sua Majestade reduzida em maior miséria sem esperança de brevidade. Se puder reestabelecer porque executando-se a ordem real com o perdimento das fazendas seu três dobro ficam perdidos todos os homens de negócio tanto os que comercializam com dinheiro na condição de que comercializam com dinheiro próprio perdendo as fazendas com os três dobros perdem o principal que empregaram e apenas alguns lhe poderá ficar resíduo com que possam satisfazer a pena de três dobro e aqueles que comercializavam com o dinheiro alheio como perdem o principal e não tenham com que pagar os três dobro não tem outro meio mais que o da retirada sem poder reestabelecer a terra de outros comerciantes com brevidade pois os que negociavam com dinheiro próprio gastaram tempo suficiente considerável para adquirirem e os que faziam com o alheio tiveram o seu princípio na Caixaria em que empregavam vários anos para dar prova da sua verdade e certificarem as casas de negócios de que eram capazes de confidentes de seus cabedais.[254]

---

253 CAPÍTULO C. Do modo que se despacharam os feitos dos descaminhados. E depois de serem feitos autos das mercadorias descaminhadas pela ordem atrás declarada, não havendo parte que as defenda, o dito Provedor, e os Escrivães da mesa da dita Alfândega, passados três dias depois que os autos delas forem feitos, as sentenciaram à reveria, como lhes parecer justiça, conformando-se em tudo com este Foral, e condenando as ditas mercadorias por perdidas, as duas partes delas pertenceram a minha fazenda para o rendimento da dita Alfândega, e a terça parte ao tomador: e quando o dito Provedor, e Escrivães houverem de despachar os ditos feitos, se recolherão em uma casa que para isto haverá na dita Alfândega, na qual se ajuntarão uma tarde em cada semana que será a que lhes o dito Provedor para isso assinar, e fechados nela lerão todos os ditos feitos, e votarão neles todos os ditos Escrivães da mesa da dita Alfândega: e o dito Provedor, e todos os ditos Oficiais terão igual voto no despacho deles, e começará a votar o Escrivão mais moderno que presente for, e sucessivamente os mais, até o dito Provedor, e o despacho que se der nos ditos feitos se escreverá logo neles conforme aos mais votos, e será assinado por todos: e acontecendo que se igualem os votos sendo tantos em hum parecer como em outro, a parte que for o voto do dito Provedor vencerá, e conforme ao seu parecer se escreverá a sentença, e igualando-se os votos não sendo porém presentes todos os ditos Oficiais, e faltando qualquer deles, o dito Provedor lhes mandará recado por hum Oficial da dita casa, e não se achando ou não vindo, se escreverá a sentença pela maneira assim a dita, porém vindo à mesma tarde votarão no caso que suceder, para com seu parecer se determinar; por quanto o dito Provedor será obrigado a despachar os ditos feitos com os Oficiais que forem presentes, e os ditos Oficiais os não poderão despachar sem o dito Provedor. CARNEIRO, Manoel Borges. Resumo Chronológico das leis mais úteis no foro e uso da vida civil. Lisboa, Impressão Régia, 1818.

254 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro, sobre a

Nota-se, com efeito, como era a dinâmica de crédito, da aplicação de leis e a fiscalização da compra e revenda das mercadorias vindas da metrópole na cidade do Rio de Janeiro. Num primeiro momento, o contrabando é indicativo de preocupação da Coroa portuguesa e, na argumentação do homem de negócio, as leis alfandegárias de coibição ao contrabando prejudicavam o negócio dos que faziam o investimento no comércio.

Para Fernando Novais, é de todo óbvio que o contrabando envolvia sempre sérios riscos: prisão, confisco das mercadorias e navios etc. Ora, o que podia não obstante mover os mercadores a correrem tais riscos e empenharem-se no comércio ilegal – senão a perspectiva dos superlucros coloniais? O contrabando, portanto, também pressupõe o mecanismo básico em vez de negá-lo. É certo que o contrabandista devia, para encontrar campo para suas atividades, oferecer preços um tanto melhores pelos produtos coloniais, bem como oferecer produtos europeus a preços mais baixos do que os mercadores metropolitanos. Assim parece certo que o contrabando envolvesse um "abrandamento do sistema, mas não sua supressão".[255]

Em relação ao contrabando Ernst Pijning, observa que, na época da chegada de Luís Vahia Monteiro (Governador do Rio de Janeiro), em 1725, a posição do Rio de Janeiro no Atlântico Sul era altamente disputada. Embarcações estrangeiras vagavam pela Costa Meridional brasileira, onde saqueavam outras embarcações que estavam de passagem e pequenas cidades costeiras, ou ainda, faziam comércio com os habitantes locais em troca de ouro não taxado. Essas pequenas cidades costeiras, como Paraty e Angra dos Reis, constituíam uma saída alternativa para o ouro e seus oficiais estavam intimamente envolvidos nesse comércio ilegal. Evitar contrabando no porto do Rio de Janeiro também era tarefa difícil. Os militares e o clero utilizavam suas próprias jurisdições para ficarem isentos do controle secular, e os membros da Câmara Municipal resguardavam-se escrupulosamente contra qualquer transgressão de sua larga jurisdição sobre o porto. Por último, os mercadores locais e os oficiais estavam implicados em círculos bem organizados de contrabando em Minas Gerais.[256]

---

partida da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro e Almeida).

255 NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial* (1777-1808). São Paulo: Hucitec, 2001. p. 91.

256 PIJNING, Ernst. Dores de Crescimento do Rio de Janeiro: o Estabelecimento da Ordem na Capital pelo Governador Luís Vahia Monteiro. In: SCHWARTZ, Stuart & MYRUP, Erik Lars (Org.). *O Brasil no Império Marítimo Português*. Bauru, SP: Edusc, 2009. p. 182.

Não muito diferente de Luís Vahia Monteiro, o Governador José Antônio Freire de Andrade afirmava que alguns navios da frota e os comboios que chegavam ao Rio de Janeiro não se executavam a fiscalização por conluio de alguns homens de negócio que prometiam *donativos* aos capitães dos navios.[257] Desse modo, às práticas de fiscalização da Alfândega, a petição pública do homem de negócio, solicitação de devassa do Secretário de Estado Antônio Guedes, do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade e o tempo de chegada e saída das frotas se estruturavam dentro de um contexto geral de exploração moldando e flexibilizando as redes de relações.

Os capitães de navios alegavam que a prática dos homens de negócio da Praça do Rio de Janeiro não configurava suborno ou conluio. Nesse sentido, o preço do frete[258] pagava os soldados e os mais reparos para navegação e, para o capitão de mar e guerra Francisco Soares de Bulhões, a decisão do Governador José Antônio Freire de Andrade de realizar uma devassa estava causando um transtorno, pois os homens de negócio estavam impedidos de realizar o despacho das mercadorias. Bulhões ainda apontava que essa prática poderia causar certa desconfiança com os donos dos navios que contratavam os capitães para navegarem entre os dois lados do Atlântico.[259]

Por si só, essas histórias já demonstram muito conectadas, constatam um recurso explicativo maior para entender a dinâmica do mercador das Minas no porto do Rio de Janeiro atrelada ao comércio com Lisboa. Relatos ajudam a entender a execução do contrato da dízima na Alfândega e o sentido do comércio. Ações que possibilitavam certa margem de lucros desses agentes no comércio ilegal e legal envolvendo diferentes circuitos comerciais do Império português. Por fim, é bom lembrar que as análises do homem de negócio Manoel Barbosa dos

---

257 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro sobre a partida da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro Almeida).

258 Para o século XVI, existe o trabalho de Leonor Freire Costa, ver: COSTA, Leonor Freire. O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663). Volumes 1 e 2. Lisboa: Comissão Nacional para os Descobrimentos Portugueses, 2002. Para Myriam Ellis, o primeiro tipo de transporte e o que mais se relacionou com a economia brasileira nos tempos coloniais foi o frágil e precário transporte à vela. Foi o único meio de comunicação com o exterior, com o além-mar. As embarcações dos séculos XVI, XVII e XVIII, de pequenas proporções, possuíam reduzida capacidade de transporte: em média, 100 toneladas. Em virtude desse fato, do custo das embarcações, da forte amortização, a que obrigava a sua curta duração, dos frequentes naufrágios, das perdas pelo corso e acidentes de toda ordem, dos altos salários pagos à equipagem etc., compreende-se o custo elevado dos transportes em navio a vela que representava naquele tempo, em geral, várias vezes, o valor inicial das mercadorias. AUSTREGÉLISE, Myriam Ellis. Estudo Sobre Alguns Tipos de Transporte no Brasil Colônia. *Revista História: Universidade de São Paulo*. v.1. n.4. 1950. p. 495. Também ver: GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus no Brasil Colônia.*

259 Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade, para Diogo de Mendonça, sobre os diversos requerimentos dos Capitães dos Navios mercantes e dos Homens de Negócio da Praça do Rio de Janeiro sobre a partida da Frota. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753. AHU_017_01, Caixa 70, documento 16195-16208 (Castro Almeida).

Santos e de outros personagens constituíram um leque de possibilidades ampliadas para o entendimento do comércio e da função do contrato da dízima da Alfândega.

3.3 DE SACRAMENTO AO RIO DE JANEIRO

No momento em que o Conselho Ultramarino e o Rei Dom João V decidiram pela isenção dos direitos do couro produzido na Colônia do Sacramento, o contratador da dízima da Alfândega Francisco Luís Sayão e seus procuradores, Inácio de Almeida Jordão[260] e João Martins Brito, solicitavam a diminuição do valor total do contrato arrematado no Conselho Ultramarino. Na concepção do grupo de homens de negócio, o comércio sustentava a Monarquia portuguesa, portanto, não poderia ser prejudicado. Ou seja, era um jogo relacional que sustentava os rendimentos da Coroa portuguesa e dos grupos de homens de negócio que arrematavam a dízima, que negociavam o couro ou diversos outros gêneros que circulavam entre portos e cidades do Império colonial português.

Francisco Luís Sayão foi responsável pela solicitação da diminuição do contrato da dízima por causa da concessão realizada ao couro da Colônia do Sacramento e pela solicitação do aumento de duração do tempo de permanência da frota na cidade do Rio de Janeiro. Nessa solicitação, o contratador se baseava em postulações de contratadores anteriores para convencer retoricamente as autoridades metropolitanas do prejuízo, causado na Alfândega por não cobrar a dízima do couro.

Na verdade, esse tipo de solicitação ocorreu de diversas formas, em alguns momentos, por causa do atraso das frotas do Porto e de Lisboa que era uma das principais reclamações dos contratadores e motivo para diminuição do valor total do contrato. Aos poucos, descobrimos que essa prática ocorria por causa do privilégio de isenção ou revisão do imposto concedido aos homens de negócio moradores da cidade, que faziam o comércio com o couro produzido na Colônia do Sacramento. Portanto, a matéria de solicitação de diminuição da dízima era prática constante por parte dos contratadores para garantir uma maior rentabilidade dos seus negócios na Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. Negócios que garantiam a manutenção da empresa colonial e a inserção

---

260 Inácio de Almeida Jordão, membro de uma importante família da elite mercantil fluminense, filho mais jovem de Francisco Almeida Jordão foi um dos principais homens de negócio carioca de seu tempo. (Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. A família Almeida Jordão na formação da comunidade mercantil carioca c.1690-c.1750. In: ALMEIDA, Carla Maria; RIBEIRO, Monica de Oliveira. Juiz de Fora: UFJF, 2006).

de um grupo de homens de negócio que, gradativamente, introduziam-se no comércio de diversas regiões do Império colonial português.

Progressivamente, o estudo da Alfândega demonstra que os grupos sociais, envolvidos com o imposto da dízima, defendiam interesses específicos. Ou seja, o Estado Moderno português cada vez mais atuava numa sociedade em que as relações iam se estabelecendo entre os grupos sociais que faziam o comércio entre diversas capitanias e regiões do ultramar. Nesses precursores, prevalecia, frequentemente, um movimento contraditório:[261] um Reino que explorava via particulares a rentabilidade da empresa colonial.

Esse fato é evidente na análise das solicitações de isenção da dízima ou da diminuição do contrato. Francisco Luís Sayão justificava que a decisão de alterar os valores constantes na pauta do couro produzido na Colônia do Sacramento ocorreu após a arrematação do contrato no Conselho Ultramarino. Na sua concepção, o contrato não poderia sofrer modificações, ou seja, a Coroa portuguesa teria que proteger os interesses particulares do contratador e de seus procuradores. A respeito da decisão da ordem da dízima do couro, Francisco Luís Sayão dizia:

> sobre a alteração que houve na avaliação dos couros da Colônia do Sacramento sobre os quais Vossa Majestade tomou resolução para que se avaliarem por ser justo o preço, cuja resolução foi tomada depois de se haver arrematado ao suplicante o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro tendo princípio o dito contrato em primeiro de Janeiro de 1729 desde o dito dia até 28 de julho do mesmo ano cobrou o tesoureiro da Fazenda Real na forma da condição 11 do dito contrato estabelecido pela pauta com que lhe arrematado o contrato ao suplicante se cobrou pelo mesmo tesoureiro na forma da nova avaliação com prejuízo de cinquenta por cento contra o suplicante [...][262]

A alteração na avaliação dos couros gerou contestações por parte de Francisco Luís Sayão e de seus procuradores. Tais objeções mencionavam os prejuízos que tiveram durante a administração da cobrança da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Nesse sentido, não poderia o privilégio concedido aos homens de negócio moradores da cidade prejudicar a boa arrecadação dos rendimentos do contratador e de seus procuradores. Diante da solicitação, o Conselho

---

261 Essa reflexão foi baseada na "nota preliminar sobre a dialética" do filósofo Leandro Konder. Segundo ele, "com o desenvolvimento das atividades mercantis, enfraqueciam-se os velhos padrões de conduta, os valores tradicionais: as relações entre as pessoas se tornavam mais complicadas, mais contraditórias, e isso aumentava a contraditoriedade interna de cada cidadão. O sujeito humano, dividido, já não se punha, inteiramente, nas suas crenças ou nas suas descrenças. A experiência vivida pelo cidadão não lhe abria espontaneamente as portas de uma integração de uma comunidade". Ver: KONDER, Leandro. *A derrota da dialética: a recepção das ideias de Marx no Brasil, até o começo dos anos 30*. 2.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 23-43.

262 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

Ultramarino recolhia esses dados e, na maioria das vezes, realizava um parecer final para o monarca. A partir desse movimento, o Rei Dom João V enviava uma ordem final negando ou concedendo o privilégio que o contratador solicitava em forma de carta.

Nessa perspectiva, o sistema de exploração do contrato da dízima possuía uma dinâmica própria e, muitas vezes, as condições escritas no Conselho Ultramarino não davam conta das especificidades do comércio do Rio de Janeiro com outras capitanias ou até mesmo com a metrópole. De fato, o quadro no qual se encontra essa dinâmica relacional demonstra que o Reino português a todo instante negociava com particulares na exploração e no controle do comércio na América portuguesa.

Francisco Luís Sayão e seus procuradores descreviam que,

> porque sendo a avaliação que deste couro se achava na pauta a 16.000 réis cada uma por ver tudo a nova ordem é Vossa Majestade era avaliar a 800 réis e os mais a este respeito no que experimenta, o suplicante, considerável perda; e sendo Vossa Majestade fazer-lhe requerimento do suplicante, que cobrasse em espécie se vê o suplicante, se o vê replicado sobre o seu despacho que se deve presumir ser lançado por equívoco, pois a vista das condições do contrato ao suplicante um despacho final.[263]

Nesse sentido, o supracitado contratador contestava o privilégio, dado ao couro da Colônia do Sacramento, e tentava através das condições do contrato convencer as autoridades metropolitanas que não poderia ter os seus rendimentos prejudicados. Além disso, acusava a Coroa portuguesa de cobrar um valor a mais no contrato, já que a dízima do couro não estava sendo cobrada de acordo com a pauta estipulada no Conselho Ultramarino. Portanto, os contratadores e/ou seu procurador Inácio de Almeida Jordão dominavam a arte de convencimento para solicitarem a diminuição do contrato da dízima.

Quanto à questão da pauta, o contratador e seus procurados afirmavam que,

> pela condição 20 se pautou e facultou ao suplicante a cobrar os direitos na forma que cobravam ao tempo que se lhe arrematou o contrato e que não faria nova pauta sobre eles, e só se fazia aqueles gêneros que senão achassem nela. Porque me vendo despachados os ditos couros desde vinte e oito de julho de 1729 e entregues as partes que os despachavam em virtude da nova resolução de Vossa Majestade como só se pode os suplicantes cobrar em espécie a sua dízima ao mesmo tempo em que não há de quem a cobrar e que o

263 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

> tesoureiro da Real Fazenda cobrou o direito na forma da nova resolução de Vossa Majestade.[264]

O contratador e seus procuradores faziam certa crítica a nova resolução do Rei Dom João V que com a alteração da avaliação sobre o valor dos couros provenientes da Colônia do Sacramento prejudicava o negócio de investimento no contrato da Alfândega do Rio de Janeiro.

O que se observa é que a necessidade de novas pautas só se dava quando havia entradas de novos gêneros na Alfândega da cidade, como já mencionamos acima. Nesse sentido, o que Francisco Luís Sayão queria dizer era que o couro já estava descrito na pauta, portanto, não precisava fazer um novo registro. Além disso, na entrada de novos gêneros, era necessário consultar o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques e mais dois homens de negócio moradores da capitania. Nesse sentido, esse fato, demonstra os conflitos entre os grupos de homens de negócio em torno das cobranças dos impostos na Alfândega. Vale aqui lembrar que esses conflitos também ocorriam em relação às fazendas produzidas na América portuguesa, como veremos adiante.

Outro argumento que Francisco Luís Sayão e seu procurador Inácio de Almeida Jordão usaram foi o processo dos contratadores anteriores José Ramos da Silva[265] e José Rodrigues. Estes alegavam que o Rei Dom João V concedeu a eles a diminuição do contrato por causa da isenção da dízima do couro, produzido na Colônia do Sacramento. O ponto que devemos ressaltar, nesse momento, é a trajetória de José Ramos da Silva. Podemos afirmar que era um importante negociante na América portuguesa, ou seja, antes de arrematar o contrato da dízima, tinha negócios com gêneros alimentícios que abastecia as Minas Gerais. Nessa concepção, os contratadores da dízima eram importantes homens de negócio e de grosso cabedal. Ou seja, os conselheiros

---

264 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

265 José Ramos da Silva "chegou a América portuguesa, em 1695, com pouco mais de 12 anos, como criado de servir. Era filho natural de Valério Ramos e de Maria Silva, lavradores, naturais e residentes na freguesia de São Miguel de Beire, bispado do Porto. Após permanência na próspera Bahia, capital da colônia, foi tentar a sorte em São Paulo, onde se casou, em 1704, com Dona Catarina Dorta, de sangue mestiço, segundo averiguaram os inquisidores para atribuição do título de familiar do Santo Ofício a José Ramos da Silva, mas também descendente dos Orta tradicional família portuguesa. Já era, então, um próspero comerciante, mas sua fortuna aumentou comercializando gêneros alimentícios para as Minas Gerais. Em 1716, regressou ao Reino com a família, mantendo através de seus procuradores importantes negócios no Brasil. Se a esta família faltava a nobreza de sangue, sobejava a riqueza e a determinação do patriarca em obter honrarias necessárias para ascender socialmente. Em 1721, recebeu o título de cavaleiro da Ordem de Cristo e arrematou o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, obtendo em 1722, o cargo de Provedor da Casa da Moeda". MORAIS, Maria Arisnete Câmara de & FLORES, Conceição. Tecendo a História das Mulheres no século XVIII: Teresa Margarida da Silva e Orta. In: *Anais do II Congresso Brasileiro de História da Educação: História e Memória da Educação Brasileira*. Natal: UFRN, 2002. p. 1-2.

ultramarinos, no momento do parecer, analisavam as solicitações desses personagens de acordo com a importância que eles desempenhavam no comércio da metrópole e da colônia.

A respeito das solicitações dos contratadores, José Ramos da Silva e José Rodrigues, afirmavam que,

> porque havendo arrematado o mesmo contrato a José Ramos da Silva; e que José Rodrigues ambos se lhe fez abatimento no preço dos seus contratos por razão de outra graça que Vossa Majestade fez no tempo deles aos moradores da Colônia do Sacramento de que pagassem dos ditos couros somente metade dos direitos. Por último porque no termo da arrematação que se acha no princípio das condições se lhe arrematou o dito contrato com as mesmas condições e obrigações do contrato antecedente que foi de José Rodrigues e senão pode faltar ao cumprimento deles como se acha estipulado na condição vinte e seis e no visto do fim das condições assinadas pelos ministros de Vossa Majestade e tudo aprovado pelo Alvará de Vossa Majestade no fim das ditas condições.[266]

Nessa parte do documento, Francisco Luís Sayão e seu procurador reforçam as mesmas condições dos contratos anteriores, e o problema que foi o abatimento da dízima do couro produzido na Colônia do Sacramento na arrecadação do imposto. O último argumento foi a assinatura final do Rei Dom João V no contrato arrematado diante de seus ministros no Conselho Ultramarino. Esse fato demonstra que esses personagens tinham poder ou capacidade de influenciar a decisão das autoridades metropolitanas. Tentavam, a todo instante, persuadir o monarca demonstrando que ele era a autoridade máxima da Coroa portuguesa e precisava preservar os laços de lealdade como fiel juiz do que foi escrito e prometido através da sua assinatura no contrato da dízima arrematado em Lisboa.[267]

A Coroa portuguesa, através da arrematação de contratos, garantia não apenas a manutenção da empresa colonial, mas o controle dos que realizavam o comércio. Grupos de homens de negócio ora estavam inseridos no comércio entre Lisboa e o Rio de Janeiro, ora inseridos nos negócios de

---

266 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

267 "Até os meados do século XVIII, as próprias leis reais podiam ser embargadas – ou seja, não apenas não obedecidas, mas ainda positivamente impugnadas na sua validade. Os motivos podiam ser vários. Os mais comuns eram, porém, ou a arguição de que o Rei estava mal informado, ou a invocação de que a providência régia lesava direitos adquiridos (...) Mas os obstáculos exóticos da distância, a distorção da informação, ou o caráter exótico e diferente das colônias bem poderiam, neste caso, explicar a falta de informação". Além disso, Manuel Hespanha demonstra que "muito frequentemente, eram concedidos privilégios, por vezes "exuberantes" (como então se dizia), por motivos particulares, por pressão das circunstâncias, por favoritismo ou em troca de favores – mesmo que fossem favores à coroa, como auxílio numa situação de apuro militar ou financeiro". HESPANHA, António Manuel. Porque é que existe e em que é que consiste um direito colonial brasileiro. In: PAIVA, Eduardo França (Org.). *Brasil-Portugal: Sociedades, culturas e formas de governar no mundo português* (Séculos XVI-XVIII). São Paulo: Annablume, 2006. p. 26-27.

gêneros entre capitanias da América portuguesa. Por isso, tantas decisões diversas, ou seja, em alguns momentos era interessante o Rei Dom João V isentar ou diminuir a dízima da Colônia do Sacramento para manter-se política e economicamente numa região disputada pela Espanha. Em outro caso, era vantajoso negociar a redução do contrato da dízima para não prejudicar a relação do monarca com homens de negócio de grosso cabedal que ajudavam a manter financeiramente os empreendimentos da Coroa portuguesa. Assim, afirmava a condição vinte e seis do contrato,

> Com condição que faltando se a ele contratador a alguma das condições deste contrato, em parte ou em tudo ficará Sua Majestade por sua Real Fazenda obrigada a ressarcir os danos que houver para cobrir as faltas das condições.[268]

Nesse caso, tal condição garantia a obrigação da Fazenda Real ressarcir o contratador no caso de perda. A diminuição do imposto do couro produzido na Colônia do Sacramento permitia Francisco Luís Sayão e seus procuradores entrarem com recursos no Conselho Ultramarino e, posteriormente, exigir do Rei Dom João V uma solução que garantisse a boa rentabilidade do contrato. Portanto, o privilégio, concedido aos homens de negócio moradores da cidade, era contrário ao direito que os contratadores possuíam sobre esse gênero e o único responsável por reparar essa variação da lei era o monarca. Desse modo, afirmavam que,

> Para Vossa Majestade mandar que o Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro leve em conta ao suplicante no preço do seu contrato a importância da dízima que pagava cobrando o direito antes da nova avaliação e de todos os mais couros que entravam durante o tempo do seu contrato ainda que neles se não despachem para se lhe descontar no preço dele e puder entrar na solução do dito contrato carregando-se em receita ao Tesoureiro dele assim como praticou com os contratadores passados José Rodrigues e José Ramos Silva.[269]

O Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques era o responsável por fiscalizar o movimento administrativo da Alfândega do Rio de Janeiro. Na verdade, o Rei Dom João V precisava enviar uma lei por escrito ordenando a ele reparar os danos do contratador Francisco Luís Sayão e de seus procuradores. Além disso, eles anexaram nesse processo as certidões das mercês concedidas aos contratadores anteriores. Ou seja, tal processo além do argumento retórico, necessitava da reunião

---

268 Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, Caixa 495, pacote 02, folha 18.

269 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

de vários documentos que comprovassem a veracidade dos fatos que foram escritos em forma de carta ao Conselho Ultramarino.

Como já vimos, o parecer ordenava reparar os danos ocasionados pela isenção da dízima concedida aos homens de negócio moradores da cidade. Era com base nesses pareceres que Francisco Luís Sayão e seus procuradores montaram a sua linha de defesa. Essas certidões foram anexadas ao processo para que os conselheiros ultramarinos Antônio Rodrigues da Costa e José Gomes pudessem fazer um parecer ao Rei. Isso significa que o Conselho Ultramarino[270] desempenhava um papel importante na administração da Alfândega do Rio de Janeiro durante o Reinado de Dom João V. O teor dos pareceres de José Ramos Silva e José Rodrigues era o seguinte:

> Dom João por Graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África, Senhor da Guiné, faço saber a vós Juiz e Ouvidor da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro que parte de José Ramos da Silva se me representou que havendo contratado no meu Conselho Ultramarino a dízima de sua Alfândega por lhe pertencer aquele direito de todas as fazendas que o deviam e costumava pagar fora eu servido fazer mercê a esses moradores de que os couros que viessem da colônia não pagassem dízima nesta Alfândega por tempo de cinco anos cuja graça segundo a boa-fé dos contratos não podia ter lugar durante os três anos do contrato do suplicante de que os ditos couros sempre pagaram dízima na Alfândega e se não deveria alterar a cobrança em prejuízo do suplicante.[271]

Aqui temos a evidência que era comum os contratadores montarem os seus argumentos em experiências anteriores. O que importa ressaltar é que José Rodrigues, o contratador sucessor de José Ramos da Silva, fazia os seus requerimentos com base no seu antecessor. Nessa concepção, era uma prática social comum entre os contratadores, durante a administração do contrato da dízima, procurarem ou registrarem alterações que pudessem aliviar o pagamento do valor total na Fazenda Real. Na realidade, quase sempre, os conselheiros ultramarinos e o Rei Dom João V concediam um parecer que viesse a conservar os rendimentos dos contratadores. Através desse fato, constatamos que esses homens, que arrematavam o contrato da dízima, desenvolviam um mecanismo financeiro de negociação com a Coroa portuguesa. Assim como qualquer outro negócio, o contrato significava esse tipo de relação entre Rei e procuradores.

---

270 Sobre o Conselho Ultramarino, ver: BARROS, Edval de Souza. *Negócios de Tanta Importância: o Conselho Ultramarino e a Disputa pela Condução da Guerra no Atlântico e no Índico* (1643-1661). Lisboa: Centro de História de Além-Mar; Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Universidade Nova de Lisboa, 2008. MYRUP, Erick Lars. Governar a distância: o Brasil na Composição do Conselho Ultramarino, 1642-1833. In: SCHWARTZ, Stuart & MYRUP, Erick Lars. *O Brasil no Império Marítimo português*. Bauru, SP: Edusc, 2009.

271 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

Cabe lembrar que as Ordenações Filipinas[272] diziam que não poderiam as Alfândegas fazer doações. Caso ocorresse algum tipo de privilégio, prejudicaria os rendimentos da Coroa. É importante citar esse conjunto de leis para confirmamos que a todo instante o quadro jurídico do Estado Moderno português sofria alterações de acordo com as necessidades locais. "Na verdade, as normas jurídicas, as máximas doutrinais e as decisões judiciais constituíam as regras da vida cotidiana. Normalmente, cumpriam bem o seu papel. No entanto, elas não constituíam o critério último de normação".[273] Aqui temos dois casos: os dos homens de negócio moradores da cidade e dos contratadores. Ambos tiveram privilégios concedidos pelo Rei Dom João V com a finalidade de preservar o comércio e o quadro relacional com personagens que arrematavam os contratos da dízima. Assim, o monarca como um grande negociante foi favorável ao contratador e seus procuradores julgando que a Fazenda Real deveria reparar os danos que sofreram durante a administração do triênio da dízima. Desse modo, ordenava,

> pareceu ordena-vos se faça a conta da importância desta dízima dos couros desde o dia que teve execução a menção da dita dízima e que esta se lhe desconte no preço do contrato do suplicante para poder entrar na solução de todo o contrato e poder por corrente por este meio a sua quitação.[274]

Enfim, o Rei Dom João V compensou Francisco Luís Sayão, concedendo uma mercê que reparasse os danos causados pela diminuição da dízima do couro produzido na Colônia do Sacramento. Dessa forma, podemos depreender que o contrato se configura como uma forma de aumento das rendas reais, ao mesmo tempo em que constatamos um quadro político e econômico da Coroa portuguesa interessado na manutenção da empresa colonial. Em suma, a Alfândega do

---

272 Título XXVIII: "Que as Alfândegas, Sisas, Terças e Minas não se entendam serem dadas em algumas doações. Por quanto em muitas doações feitas por Nós, pelos Reis nossos antecessores, são colocadas cláusulas muito gerais e exuberantes, declaramos que por tais doações, e cláusulas nelas contidas, nunca se entenda serem dadas as dízimas novas dos pescados, nem os veeiros e Minas, de qualquer sorte que sejam, salvo se expressamente for nomeados, e dados na dita doação. E para prescrição das ditas coisas não se poderão alegar posse alguma, posto que seja imemorial. E outro não valerá a doação das Sisas e Alfândegas, posto que expressamente se deem, porque não é de crer, que o Rei, que tal carta assinou, assinará, se a vir, por ser coisa tão prejudicial a Coroa". Código Filipino, Ordenações e Leis do Reino de Portugal: recopiladas por mandado d'el-Rei D. Filipe I – Ed. Fac-similar da 14.ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona de Coimbra, de 1821 por Cândido Mendes de Almeida. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. p. 445.

273 HESPANHA, António Manuel. Porque é que existe e em que é que consiste um direito colonial brasileiro. In: PAIVA, Eduardo França (Org.). *Brasil-Portugal: Sociedades, culturas e formas de governar no mundo português* (Séculos XVI-XVIII). São Paulo: Annablume, 2006. p. 31.

274 Requerimento do Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros. (Rio de Janeiro, dois de abril de 1729). AHU _ACL_CU_017, Cx. 22, D. 2377.

Rio de Janeiro, a partir da cobrança da dízima sobre todas as mercadorias, oriundas de qualquer parte que fossem, é o espaço privilegiado de configuração desses negócios.

4 HOMENS DE NEGÓCIO, SENHORES DE ENGENHO, LAVRADORES E A ALFÂNDEGA

"Eu entrei no Rio de Janeiro [...] é tudo graça o que dela se pode dizer".[275] Tal descrição, feita para o Rei D. João III por Tomé de Sousa, ilustra como era vista a cidade que foi, com o passar do tempo, juntamente com o seu recôncavo, ocupada por fazendas e engenhos que desenvolveram um tipo de agricultura suficientemente grande para manter seu prestígio, transformando-se ao longo do período colonial em uma das mais importantes praças da América portuguesa. Com uma localização estratégica no Centro-Sul da colônia e com um "porto bom e cômodo",[276] onde os navios podiam ancorar com facilidade,[277] logo a expansão do comércio fluminense passou a ser dada pelo contato natural entre comerciantes e embarcações que atracavam na Costa Atlântica. A cidade se tornou então, um empório, ou seja, um centro comercial de exportação, importação e redistribuição de vários produtos.

Na primeira metade do século XVIII, um novo desenho começa a ser traçado no cenário do Rio de Janeiro. A descoberta das Minas e a fundação da Colônia do Sacramento,[278] "cuja manutenção iria exigir de Portugal a concentração de recursos nessa direção".[279] Nesse contexto, o Rio de Janeiro foi o maior beneficiado com essa nova atividade econômica ao se converter no principal escoadouro dos metais e pedras preciosas para a Europa e centro da zona abastecedora da região mineira, com o desenvolvimento de um amplo mercado consumidor, transformando, dessa forma, rapidamente a economia fluminense, e redefinindo o seu papel no interior do Império

---

275 LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, IBGE, 1964. p. 3.

276 Jean Marcel Carvalho França. *Visões do Rio de Janeiro Colonial*. Rio de Janeiro: EDUERJ, José Olympio Editora, 1999. p. 63.

277 A cidade e o porto do Rio de Janeiro foram edificados na parte ocidental da baía de Guanabara, numa posição bastante privilegiada em relação aos planaltos centrais e em condições estratégicas excepcionais do ponto de vista militar. Além do estreitamento da barra por dois morros, que formam como que baluartes naturais, no interior da baía as águas são calmas e oferecem profundidade e espaço suficientes para a ancoragem de muitos navios. Dadas as condições favoráveis, anteriormente descritas, nos morros da entrada foram construídas duas fortalezas, a de Santa Cruz e a de São João. Quaisquer embarcações que navegassem barra adentro estariam ao alcance de suas baterias". SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica.* Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993. p. 15.

278 "Transformando-se a cidade no centro econômico do País em consequência de ser a porta de entrada para as minas e de saída do ouro para o comércio internacional, era também o principal ponto estratégico para sua defesa. Sendo agora o ponto de apoio logístico para a conquista e a conservação do Rio Grande, passou a ter grande interesse militar. É nela que, então, estabelecem-se os armazéns reais que fornecem todo o material bélico para o Rio Grande; é daí que partem as expedições de socorro e municiamento das tropas". SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. *Op. Cit.* p.16-17.

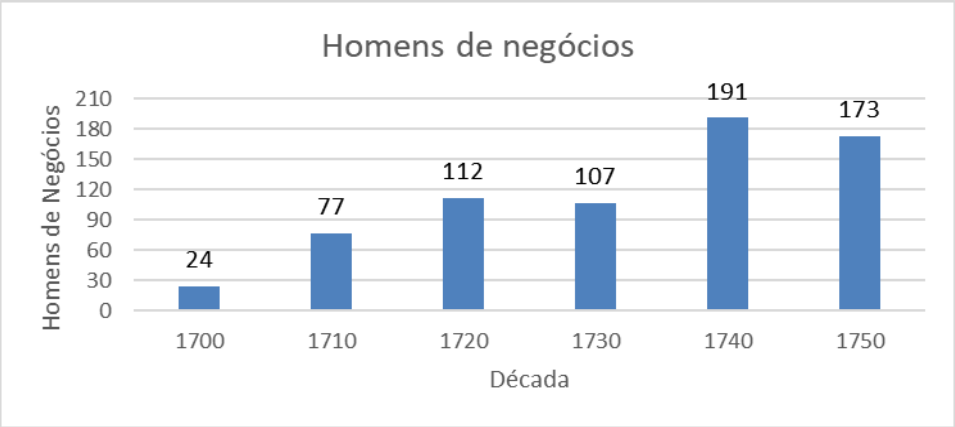
279 SANTOS, Corcino Medeiros. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808).* Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980. p. 15.

português.[280] Tudo isso provocou uma série de inflexões na economia da região, assim como um outro fator: a imposição da cobrança da dízima da Alfândega sobre todas as mercadorias que entravam no porto, inclusive as do Reino, Ilhas e mesmo de outras capitanias da América lusa. No entanto, tal cobrança causou descontentamentos não só entre os homens de negócio, que operavam com o comércio interno, como também entre os senhores de engenho que se viram obrigados a passar a pagar esse tributo das mercadorias oriundas de regiões que antes se encontravam isentas.

4.1 HOMENS DE NEGÓCIO DO RIO DE JANEIRO

No decorrer da colonização, no Rio de Janeiro, os comerciantes exportadores vão gradualmente superando em capital o grupo de fazendeiros à medida que aqueles ganharam força com a expansão das rotas comerciais.[281] Na Figura 2, é possível observamos o crescimento do número de indivíduos ligados ao capital mercantil ao longo dos primeiros cinquenta anos do Setecentos na cidade fluminense:

Figura 2 – Homens de negócio na Praça do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pelo autor.[282]

280 Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750). Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003. p. 148.
281 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*: do capital comercial ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro. IBMEC, 1978. p. 27.
282 Fonte: Banco de dados Antonio Carlos Jucá de Sampaio. Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003 *Apud* OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Negociante *versus* homens bons: disputa de poder entre elites na câmara Municipal do Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII. *Anais* XXVIII Simpósio Nacional de História. Florianópolis: ANPUH, 2015. p. 2.

Antônio Carlos Jucá, em suas análises, utilizando as escrituras de formação de sociedade dos agentes mercantis cariocas, demonstra que esses homens de negócio possuíam o mesmo grau de autonomia que os seus congêneres em Lisboa. Além disso, verifica a existência de uma rede mercantil bem estruturada na praça carioca, que se utilizava de formas de cooperação mercantil, mecanismos de crédito etc., muito semelhantes aos que existiam no resto da Europa no mesmo período.[283]

Na primeira metade do século XVIII, o Rei Dom João V recebeu cartas dos homens de negócio do Rio de Janeiro solicitando a isenção da dízima sobre as fazendas produzidas na América portuguesa. Esses agentes escreviam para o monarca através da Câmara da cidade "que era elemento de unidade e de continuidade entre o Reino e seus domínios e órgão fundamental de representação dos interesses e das demandas dos colonos", [284] sendo a responsável por enviar a metrópole suas reivindicações. Nessas correspondências, alegavam que a dízima deveria ser cobrada apenas sobre as fazendas vindas do Reino e ilhas no sistema de frotas,[285] conforme o estabelecido no contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro de 1711.

Nesse processo, José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins Brito são alguns dos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro identificados e responsáveis pelo requerimento de isenção da dízima das fazendas produzidas na América enviado ao Rei Dom João V. Cabe aqui esclarecer que Domingos Martins Brito era ainda era dono de armazém junto a Alfândega, na Prainha.[286]

Verificamos que os agentes mercantis do Rio de Janeiro exerciam também diferentes atividades em âmbito comercial e administrativo como podemos verificar no Quadro 6 adiante:

---

283 SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico*. Actas do Congresso Internacional O espaço atlântico de Antigo Regime. Lisboa: Instituto Camões, 2008. p. 10.

284 Maria Fernanda Bicalho. As câmaras municipais no Império português: o exemplo do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 18, n. 36, 1998.

285 Segundo Corcino Medeiros dos Santos, as frotas realizavam viagens com maior regularidade, com rotas previamente traçadas, em intervalos preestabelecidos e portos determinados, durante o século XVIII. Havia uma rígida regulamentação que devia ser obedecida, a fim de que a segurança fosse garantida e o monopólio conservado. SANTOS, Corcino Medeiros. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808).* Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980. p. 42.

286 SANTOS, Corcino Medeiros. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa .Op. Cit*. p. 72.

Quadro 6 – Homens de negócio do Rio de Janeiro

Lourenço Antunes Viana	Em 1712, estabeleceu casa de negócios no Rio de Janeiro junto com Antônio Pinheiro Netto, irmão de Francisco Pinheiro e Manoel Nogueira da Silva.
Paulo Ferreira de Andrade	Administrador do contrato da dízima dos navios soltos, cujo contratador era Manoel Barbosa Torres.
Domingos Martins Brito	Ocupou o posto de Juiz da Alfândega por um período de tempo. Irmão do Juiz da Alfândega João Martins Brito, era ligado as famílias Teles, Correia e Almeida Jordão.

Fonte: Elaborado pelo autor.[287]

Os homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro "reafirmavam que o novo direito de 10 por cento haviam de pagar somente as fazendas que viessem do Reino e ilhas" e utilizavam como base interpretativa o contrato para saberem quais as fazendas deveriam pagar o referido imposto. Os contratadores e fiadores da dízima da Alfândega (sociedade de agentes mercantis residentes na metrópole) entendiam que a cobrança desse tributo deveria ser estendida a todas as fazendas que chegavam ao porto da capitania, inclusive, as provenientes da própria América. Nesse aspecto, as Reivindicações dos negociantes cariocas não evitam um conflito de interesses com negociantes metropolitanos que arrematavam o contrato da dízima da Alfândega.

Toda essa celeuma se alimentava pelo fato de constar na Pauta da Alfândega, elaborada a pedido do Governador Artur de Sá e Menezes por avaliadores, homens de negócio em 1700, mercadorias "nascidas e fabricadas" na América tais quais frutos, carnes, pescados e outros gêneros.[288]

O cerne dessa discussão, em torno da pauta da Alfândega do Rio de Janeiro, está a existência do abastecimento interno por gêneros produzidos em outras capitanias americanas lusas. A inclusão

287 AHU_ACL_CU_017, Cx. 42, D. 4346 – Avulsos. Rio de Janeiro, ant. a 20 de outubro de 1749 - Requerimento do juiz da Alfândega do Rio de Janeiro, Domingos Martins Brito ao Rei D. João V./ AHU_ACL_CU_017,Cx.23, D. 2499 – Avulsos. Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1731 – Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei D. João V informando que o Governador da capitania Luís Vahia Monteiro desobedeceu à ordem régia ao permitir que Domingos Martins Brito fabricam um armazém na marinha dentro dos limites vedados pela ordem. AHU_ACL_CU_017-1, Cx.43, D. 10191 – Eduardo de Castro e Almeida. Rio de Janeiro, [ant.] 29 de maio de 1738 – Requerimento de Paulo Ferreira de Andrade administrador do contrato da dízima na Alfândega do Rio de Janeiro, sobre a execução do mesmo contrato. MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão*: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c.1711-c.1756. Rio de Janeiro, Mauad X, FAPERJ, 2012.

288 AHU, Cx.25, D. 5715 - Castro e Almeida - Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726).

das mercadorias, descritas na referida pauta da Alfândega, possibilitou o Rei em última instância a estabelecer e a extrair recursos através do tributo da dízima sobre o comércio interno realizado nas capitanias da América portuguesa. O requerimento feito pelo Provedor da Fazenda Real Luiz Lopes Pegado e do Procurador da Coroa e Fazenda, que solicitou serem acrescentados na pauta os supracitados gêneros produzidos nas capitanias brasileiras, sem impugnação dos moradores, demonstra que o Rio de Janeiro não era um núcleo isolado voltado apenas para o mercado externo, mas sim uma região vinculada comercialmente com outros núcleos internos.[289] Além disso, verificamos uma mobilização dos agentes da Coroa para o estabelecimento de uma base fiscal mais alargada para a cobrança da dízima e ainda uma atuação política dos agentes da Fazenda Real e dos homens de negócio que atuavam na cidade em relação à cobrança desse tributo.[290]

Os homens de negócio entendiam que os gêneros transportados em sumacas e lanchas, que navegavam de uns e outros portos da Costa, entravam pela barra do Rio de Janeiro e ainda navegavam de uma para outra capitania, ou seja, o comércio de cabotagem que, de acordo com Corcino Medeiros dos Santos, representava a maior força comercial, não deveriam pagar o imposto da dízima, e sim, apenas os que entrassem em navios oriundos da Europa.[291]

Corcino ainda destaca que o porto do Rio de Janeiro passou a ser um dos mais procurados da Colônia. O fato se explica por ser porta de entrada de gêneros manufaturados para as áreas de mineração, especialmente, como também por ser a porta da saída do ouro e dos diamantes.[292] Maria Fernanda Bicalho assegura que, em virtude de sua localização estratégica, a cidade do Rio de Janeiro, impulsionada pelas trocas mercantis realizadas com o interior da América e com o continente africano, conquistou um irreversível destaque no período de recuperação das possessões imperiais portuguesas após a Restauração e ao longo da Guerra dos Trinta Anos. As consecutivas vitórias, decorrentes dos serviços prestados à dinastia de Bragança pelos moradores da cidade – em grande parte coordenados pelo clã dos Sá e, principalmente, por Salvador Correia de Sá e Benavides – foram fundamentais para sua proeminência imperial. De modo que a pequena praça

---

289 *Id.*

290 AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 25, D. 5715 – Castro e Almeida. Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726 - Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América, alegando que esse imposto só fora lançado sobre os que procediam do Reino e Ilhas.

291 Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726). AHU – Projeto Resgate - Coleção Castro e Almeida, Rolo 026, Caixa 025, documento 5715.

292 SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. *Op. Cit.*, p. 32.

fluminense foi capaz, ao longo do século XVII, de se tornar uma das mais promissoras cidades do império português, tanto por sua posição geográfica, política e econômica, quanto por razões atreladas a uma conjuntura imperial específica.[293]

No que diz respeito ao estabelecido no contrato da dízima da Alfândega de 1721, arrematado por José Ramos da Silva, constatamos que o imposto deveria ser cobrado apenas no comércio de longo curso, ou seja, das embarcações que vinham em sistema de frotas das ilhas e do Reino.[294] Com isso, as condições estipuladas no contrato reafirmavam que ao contratador havia de pertencer dez por cento de todas as fazendas que entrarem naquele porto em navios, subentendidos os oriundos da Europa e Ilhas.[295] As características de arrematação do contrato da dízima da Alfândega, nos anos iniciais do século XVIII, deixavam espaços para questionamentos e ao mesmo tempo para explicação da diferença da navegação de cabotagem e de longo curso.[296]

José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins de Brito informavam que o porto do Rio de Janeiro mantinha um intenso comércio de sapatos e celas com a capitania de Pernambuco, carnes, pescados e panos de algodão do Espírito Santo. Nesse sentido, esses homens não desejavam a cobrança da dízima sobre as fazendas de origem colonial. Na lógica deles, as fazendas do Reino eram as únicas que tinham o dever de pagar a dízima. Assim, descreviam que:

> de todas as fazendas que costumavam e deviam pagar e porque de se levar a dízima dos tais gêneros e frutos produzidos nesta América, como são pescados, carnes, redes e panos de algodão e obras deles produzidos no Espírito Santo nos mais portos destas capitanias e assim também pele dos veados, sapatos, e outras obras fabricadas em Pernambuco [...][297]

Segundo Eulália Lobo, o comércio de cabotagem se expandiu consideravelmente, na primeira metade do século XVIII, graças ao estímulo proporcionado pelos novos mercados internos

---

293 BICALHO, Maria Fernanda. História (São Paulo) v.30. n.1, p.37-55, jan/jun 2011. p. 45.
294 AHU, Cx.18, D. 4012 - Consulta do Conselho Ultramarino sobre uma petição de José Ramos da Silva, Contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, relativa à execução do seu contrato. Lisboa, 22 de março de 1721.
295 *Id.*
296 A segunda condição do contrato da dízima afirmava que "a ele contratador lhe há de pertencer o direito de todas as fazendas, que forem nos Navios de Lisboa, do Porto e Ilhas que entrarem naquele porto que daqueles que costumavam e deveriam pagar". Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.
297 AHU, Cx.25, D. 5715 – Castro e Almeida – Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726).

surgidos na zona da mineração. Tradicionalmente, Buenos Aires era a abastecedora de peles, banha, carne-seca, trigo e, sobretudo, prata. O Rio de Janeiro fornecia ao Prata escravos açúcar, cachaça, mandioca e, em época mais recente, anis e tecidos rústicos.[298] Isso pode explicar a preocupação dos aludidos homens de negócio em manter o estabelecido no contrato em relação ao pagamento da dízima, já que se furtando do pagamento do tributo aduaneiro dos dez por cento das mercadorias, que circulavam pelos portos americanos, haveria um maior lucro para suas transações comerciais.

O comércio com a Bahia e Pernambuco apresentava, nessa época, uma balança favorável ao Rio de Janeiro que exportava mandioca, feijão, milho, cachaça, queijo de Minas Gerais, toucinho e na segunda metade do século, trigo e arroz em troca de cocos e tabaco.[299] Thiago Alves Dias, em sua tese de Doutorado, ao analisar homens de negócio da praça de Pernambuco, aponta que, desde a década de 1730, estavam envolvidos no comércio das carnes em Recife e Olinda. O escoamento das carnes secas, couros e solas oriundos de Aracati para Recife ocorreu também através de um intenso comércio de cabotagem entre o porto que ele denomina de Continental de Aracati e o porto classificado pelo autor de Atlântico de Recife.[300]

Como em Aracati e Recife, o grupo de homens de negócio do Rio de Janeiro fazia comércio de cabotagem entre portos receptores de produção de diferentes regiões do Brasil colônia. Nessa perspectiva, a Fazenda Real e a Alfândega do Rio de Janeiro, instituições do Rei, estavam cumprindo o papel de controle e tributação da navegação não só de longo curso como também a de cabotagem, e no último, como já dito, utilizando a descrição dos produtos na pauta. Analisando esse tipo dinâmica comercial interna da colônia, constatamos uma circulação de bens com características próprias de uma sociedade colonial e, além disso, o estabelecimento de um comércio fora do regime de tributação da lógica do Antigo Sistema Colonial, pois o comércio de longo curso, ou seja, o praticado através do regime de frotas com procedência do Reino e/ou ilhas era considerado, pelo grupo de homens de negócio, como o de efetivo direito de tributação. Portanto, afirmavam que:

---

298 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*: do capital comercial ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro. IBMEC, 1978. p. 63.
299 *Id.* p. 63.
300 DIAS, Thiago Alves. Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c.1710 – c. 1780). Tese (Doutorado). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2017. p. 191.

> que os pobres destas capitanias com os tais gêneros e frutas se costumavam ajudar umas às outras porque no presente não se tem requerido a vossa majestade que Deus guarde seja servido aliviar os povos da dízima imposta nestes gêneros de que os oficiais da câmara desta cidade fizessem este requerimento como era justo e se lhe tem requerido muitas vezes de que tem recebido grandes prejuízos [...][301]

Assim, os homens de negócio, que fizeram a reclamação a respeito da dízima da Alfândega, desejavam com seu argumento de pobreza dos moradores da cidade fluminense conseguirem isenção ou revogação da incidência do tributo sobre mercadorias produzidas nas capitanias brasileiras. Demonstravam esses homens, do mesmo modo, certa relação com os oficiais camarários. Nesse sentido, os oficiais, que ocupavam a Câmara, foram os responsáveis pelo requerimento que questionava o pagamento da dízima proveniente do comércio entre as capitanias. Esses negociantes juntamente com os oficiais camarários tentavam demonstrar que a navegação de cabotagem entre as capitanias não era rentável para os cofres da Coroa portuguesa sendo uma navegação apenas de subsistência.

Era um lugar comum entre os grupos de homens de negócio, que se reuniam em representações, anexar documentos de outras situações semelhantes para reforçar o argumento do pedido de não cobrança da dízima dos gêneros produzidos na América. Nesse caso que estamos analisando, foi utilizado o exemplo da Alfândega da Bahia que isentava a dízima do algodão proveniente do Estado do Maranhão.[302]

> foi vossa majestade que Deus guarde servido mandar ao provedor da Alfândega da Bahia por provisão de 1723 levantarem as fianças que naquela Alfândega se haviam dado a dízima de uns panos de algodão extraídos por comércio do Estado do Maranhão para a referida cidade e deu por livres, como na cópia da referida provisão leve junta por não estarem os tais panos e mais gêneros da América obrigados.[303]

---

301 AHU, Cx.25, D. 5715 – Castro e Almeida – Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726).

302 No direito da dízima, somente as fazendas que virem dos portos do Reino e Ilhas cujo requerimento fizeram Domingos de Azevedo Coutinho, Dionísio da Costa Barbosa, Manoel Francisco Braga e os mais homens de negócio da cidade da Bahia, cujo exemplo eles suplicantes fizeram a petição junta ao provedor e capital geral dessa capitania o qual ouvindo o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques mandou recorrer a vossa majestade. AHU, Cx.25, D. 5715- Castro e Almeida. Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726).

303 *Id.*

Diante das cobranças do imposto da dízima sobre as Fazendas do Estado do Brasil, acusavam o Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques de ser o responsável por causar transtornos e um mal na sociedade de homens de negócio que se diziam "bons vassalos" da Coroa.

Vale ressaltar que, de acordo Rodrigo Ricupero, a Coroa portuguesa não possuía um modelo único de administração para seus territórios ultramarinos, que foram sendo organizados segundo modelos próprios e adaptando-se às realidades encontradas.[304] Daí se justifica essa falta de uniformidade entre regiões da América lusa em relação aos aspectos aqui abordados. Assim, o requerimento foi analisado pelos conselheiros ultramarinos Antônio Rodrigues da Costa e José Gomes de Azevedo e o parecer assinado pelo secretário André Lopes de Lavre. Na concepção deles, o Rei Dom João V, antes de qualquer decisão, deveria solicitar uma apreciação do Juiz e Ouvidor da Alfândega fluminense. Nesse sentido, tal Conselho era o responsável por analisar e estabelecer um cruzamento de dados com diversas instituições e personagens que participavam da dinâmica de cobrança da dízima da Alfândega.

Em razão disso, Manoel Corrêa Vasques emitiu um parecer sobre a questão da comparação que fizeram com a Alfândega da Bahia, local onde os homens de negócio foram isentos da dízima sobre as fazendas provenientes da América portuguesa. Na sua concepção, a decisão de cobrar a dízima das fazendas do Estado do Brasil foi aplicada aos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro por ordem do monarca. A principal justificativa era que nessa ordem mandou-se fazer as pautas de todos os gêneros que entravam na capitania, ou seja, previa-se a cobrança indiscriminada de todas as mercadorias. Importante lembrar que, embora as Alfândegas na América portuguesa fossem regidas por uma legislação comum, existiam especificidades locais e estabelecimento de lógicas diferentes nas diversas possessões coloniais. A respeito da decisão na Alfândega da Bahia, Corrêa Vasques dizia:

> Muito justo e bem fundado me parece este requerimento em que me manda entregar o meu parecer à vista das razões alegadas e grande exemplo e inteligência que se colhe na provisão real passada a favor dos moradores homens de negócio da cidade da Bahia. Mas não é o que basta para se diferir nesta capitania aos suplicantes assim porque a pauta dos gêneros que costumavam dizimar-se foi aprovada por vossa majestade, que assegure, como porque a dízima que se refere a ela se acha contratada por ordem sua: vossa excelência mandará como for justo, como costuma.[305]

---

304 RICUPERO, Rodrigo. *A Formação da Elite Colonial: Brasil c. 1530 – c.1630*. São Paulo: Alameda, 2009. p. 103.
305 AHU, Cx.22, D. 5025 – Castro e Almeida - Parecer do juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques. Coleção Castro e Almeida. (Rio de Janeiro, 27 de Janeiro de 1728).

O Conselho Ultramarino e o Rei regulamentavam o arremate de contratos e as pautas de cobrança dos tributos. Portanto, exerciam controle sobre o comércio de bens entre a metrópole e a colônia e entre as capitanias. Dessa forma, Dom João V ordenava a Manoel Corrêa Vasques:

> Pareceu-me ordenar vos informeis com vosso parecer declarando quanto poderá importar este direito dos frutos da terra remetendo cópia da tal ordem porque se introduziu o tal direito.[306]

Como se pode observar, o Rei solicitava ao Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa uma estimativa da cobrança da dízima dos "frutos da terra", e ainda a cópia do documento que estabelecia a ordem para a cobrança da dízima sobre os produtos da terra. Independentemente de a Alfândega estar localizada no ultramar a autoridade máxima era o monarca e nenhum funcionário local poderia ultrapassar essa hierarquia. Correa Vasques alegou não ter a ordem por escrito, pois segundo ele, na época da invasão da cidade pelo francês *Jean-François Duclerc*, a Casa da Alfândega foi queimada com todos os seus livros.

> (Manoel Corrêa Vasques) Quando entrei na ocupação deste meu ofício achei que os direitos da dízima se cobravam de todos os gêneros sem a diferença de serem da Europa ou América e todos se acham avaliados na pauta: a ordem por onde vossa majestade mandou instituir a dízima desta Alfândega e aprovar a avaliação que se fez de todos os gêneros para o pagarem não se acha porque na primeira invasão do francês se queimaram na casa da Alfândega todos os livros que pertenciam a ela.[307]

Nesse sentido, o Juiz e Ouvidor justificou que, quando assumiu o ofício, inferiu que o direito da dízima se cobrava sobre todas as fazendas que entravam no porto do Rio de Janeiro, uma vez que tanto os produtos oriundos da Europa como os da América estavam avaliados na pauta. Portanto, a sua escrita cruzada com a escrita investigativa do Conselho Ultramarino e do Rei Dom João V demonstra que ele aplicava a cobrança da dízima sobre os gêneros produzidos no Estado do Brasil sem ter a certeza se existia ou não uma ordem escrita de cobrança sobre todos os gêneros.

Por fim, vale reforçar que eram constantes as contendas entre os homens de negócio, contratadores e o Juiz da Alfândega acerca da cobrança da dízima dos produtos coloniais. Ao longo do século XVIII, existiram inúmeros conflitos envolvendo esses personagens. Vale aqui recordar

---

306 AHU, Cx. 25, D. 5715- Castro e Almeida - Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726).
307 *Idem.*

o já citado no Capítulo III a respeito do couro produzido na Colônia do Sacramento, conflito este que envolveu o contratador Francisco Luís Sayão e os negociantes. Isso também perpassava pelas lotações das embarcações ou com fazendas vindas de Macau. Nesse sentido, a fiscalidade alfandegária sempre lidou com a tentativa de isenção do imposto da dízima relativo às fazendas vindas da metrópole ou produzidas na colônia.

Diante disso, em 1748, com o contrato da dízima arrematado por Francisco Ferreira da Silva, verificamos uma mudança na primeira condição afirmando que ao contratador deveria pertencer a dízima de todas as fazendas que entravam no Porto do Rio de Janeiro e de Santos independentemente de ser do Reino, ilhas ou América. Além disso, caso houvesse uma quarta frota, os direitos pertenceriam à Fazenda Real, pois o acordado era que o contratador teria direito a três frotas.[308] Portanto, as escolhas administrativas de cobrança da dízima da Alfândega eram baseadas no Foral da Alfândega de Lisboa, porém o Rei reconhecia a dinâmica local e adaptava de acordo com as necessidades que surgiam. As novas condições consolidaram a cobrança da dízima sobre as mercadorias que chegavam através da navegação de cabotagem ou de longo curso.

4.2 SENHORES DE ENGENHO E A DÍZIMA DA ALFÂNDEGA

No período que compreende de 1720 a 1730, os senhores de engenho e lavradores solicitaram a diminuição ou isenção da dízima sob os gêneros que chegavam ao porto do Rio de Janeiro. Esses colonos alegavam que não era costume o pagamento da dízima e que a cobrança desse tributo ocasionaria grande prejuízo às suas finanças.

Vale aqui lembrar que essa categoria denominada de senhores de engenho foi durante o século XVII perdendo protagonismo para os comerciantes exportadores que vão gradualmente ganhando força e destaque com a expansão das rotas comerciais.[309]

Já em 1718 "o Governador do Rio de Janeiro Antônio Brito de Meneses considerava a cidade a mais opulenta que todas as do Brasil, por razão do seu largo comércio, e serem seus gêneros os mais preciosos"[310] Luís Vahia Monteiro, sucessor de Meneses no governo, compactuava com a mesma opinião daquele ao declarar em carta de 7 de junho de 1726 que "Esta terra é hoje

308 AHU, Cx.56, D. 13223 – Castro e Almeida. [Ant.] 01 de maio de 1747 - Representação e o contrato de Francisco Ferreira da Silva.
309 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*: do capital comercial ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro. IBMEC, 1978. p. 27.
310 *Id.*

um império, donde carrega todo o tráfico da América, e descarrega todo o peso, e aviamento dos governos das Minas Gerais e São Paulo."[311]

Os senhores de engenho, ou seja, um grupo de proprietários de terras e escravos com grossos cabedais, investidos na manufatura cujo título espalhava aura de nobreza, riqueza e poder, como bem ressalta Vera Ferlini,[312] fizeram esse requerimento porque alegavam dificuldades econômicas no fabrico do açúcar e o monopólio da venda a um pequeno grupo de homens de negócio que determinavam o seu preço. Em relação à hierarquia social da colônia, tais senhores de engenho encontravam-se no topo da pirâmide. Nas palavras de João André Antonil, esse título significava:

> O ser senhor de engenho é título que muitos aspiram, porque traz consigo o ser servido, obedecido e respeitado de muitos. E ser for, qual deve ser homem de cabedal e governo, bem se pode estimar no Brasil o ser senhor de engenho, quanto proporcionalmente se estimam os títulos entre os fidalgos do Reino.[313]

Partindo do pressuposto de Antonil, estamos analisando um grupo de predominância social cuja reclamação era pagar um imposto que diminuísse os rendimentos nos negócios do açúcar. Os senhores de engenho da capitania do Rio de Janeiro tentavam convencer o Conselho Ultramarino e o Rei Dom João V que seus negócios eram controlados por homens de negócio que faziam rota mercantil entre a cidade com outras regiões da América portuguesa e até mesmo com o Reino.

A cada análise da documentação da Alfândega, que ora remete aos homens de negócio ora aos senhores de engenho, percebemos que o porto desse entreposto comercial apresenta infinitas variações e gradações que revela a base da dinâmica relacional e das práticas sociais que moviam a economia da cidade.[314] O exame dessa base confirma que a Coroa portuguesa tinha fortes

---

311 ANRJ, Publicações Históricas, v.15, p. 145, carta de 7 de junho de 1726. *Apud* SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750). Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003. p. 148.

312 Cf. FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003. p. 287-288.

313 ANTONIL, João André. *Cultura e Opulência do Brasil.* Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982. p. 75.

314 Reflexão com base no seguinte trecho de Marx: "É sempre a relação direta dos donos das condições de produção com os produtores diretos – relação que sempre corresponde naturalmente a um estágio definido do desenvolvimento dos métodos de trabalho e, assim, da produtividade social – que revela o segredo mais íntimo, a base oculta de toda a estrutura social e, com ele, a forma política da relação de soberania e dependência; em suma, a correspondente forma específica do Estado. Isso não impede que a mesma base econômica – do ponto de vista de suas principais condições – devido a inúmeras circunstâncias empíricas diferentes, meio ambiente, relações raciais, influências históricas externas, etc., apresente infinitas variações e gradações de aspecto, o que pode ser avaliado tão somente através da análise das circunstâncias conhecidas empiricamente. MARX, Karl. *O Capital* Apud. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 17.

desconfianças das cartas do grupo de senhores de engenho dessa capitania, e assim, daremos início a exploração de mais um grupo que utilizava a Alfândega.

Os senhores de engenho escreveram essa carta solicitando a diminuição da dízima através do Senado da Câmara.[315] Com isso, muitos desses homens que escreveram tal missiva foram os mesmos que já haviam ocupado a Câmara da cidade ou tinham um bom relacionamento com essa elite colonial que defendiam os seus interesses. [316]

Antonil nos explica com clareza o endividamento dos senhores de engenho, já no início do século XVIII, afirmando que,

> Há anos em que, pela mortalidade dos escravos, cavalos, éguas e bois, ou pelo pouco rendimento da cana, não podem os senhores de engenho chegar a dar satisfação inteira do que prometeram. Porém, não dando sequer alguma parte, não merecem alcançar as esperas que pedem, principalmente quando se sabe que tiveram para desperdiçar e para jogar o que deviam guardar para pagar aos seus credores.[317]

Nesse sentido, os senhores de engenhos do Rio de Janeiro apontavam uma crise na produção e na comercialização do açúcar, sendo essa última patrocinada por homens de negócio dessa capitania. Homens estes que, nas palavras dos senhores de engenho, monopolizavam os valores de acordo com o rendimento que desejavam. Assim, diziam que estavam sujeitos a vender seus produtos aos homens de negócio pelos mais diminutos preços que eles lhe quiserem dar e eles possuíam a liberdade de os passarem pelo mais alto custo que pudessem chegar.[318] E descreviam

---

315 "Entre as instituições características do império marítimo português, e que ajudaram a manter unidas suas diversas colônias, havia o *Senado da Câmara* e as irmandades de caridade e confrarias laicas, das quais a mais importante foi a Santa Casa da Misericórdia. A Câmara e a Misericórdia podem ser descritas, com algum exagero, como os pilares gêmeos da sociedade colonial portuguesa do Maranhão até Macau. Elas garantiam uma continuidade que os Governadores, os bispos e os magistrados transitórios não podiam assegurar. Seus membros provinham de estratos sociais idênticos ou semelhantes e constituíam, até certo ponto, elites coloniais". BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825.* Tradução Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 286.

316 "Cópia da representação que fizeram os senhores de engenho ao Senado da Câmara da cidade do Rio de Janeiro". Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725). AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715.

317 ANTONIL, João André. *Cultura e Opulência do Brasil.* Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982. p. 96.

318 AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

que as fábricas de açúcar, na primeira metade do século XVIII, sofriam com secas, falta de cavalos e até com o alto custo de aquisição de escravos na cidade.[319]

Os senhores de engenho alegavam que, através desse movimento de "crise", ficavam sujeitos ao monopólio do grupo mercantil responsável pelo comércio de açúcar com o Reino.[320] Nesse sentido, justificavam a referida "crise" alegando a redução das safras, o custo do seu beneficiamento, as dificuldades na aquisição de lenhas, as despesas com a boiada, a carestia dos escravos, o escasso rendimento das jornadas de trabalho dos oficiais, o maior custo do cobre e ferragens, que a esta altura pagava a dízima pela entrada, o que causava constantes reclamações[321] e a diminuta produção do produto diante do cansaço das terras. [322]

Diante disso, a pouca lucratividade da venda da produção de açúcar não permitia que tanto eles quanto os lavradores[323] adquirissem gêneros da Europa que entravam no porto do Rio de

---

319AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725). / "É desnecessário lembrar que o peso da terra também se fazia sentir no seio de uma sociedade colonial fundamentalmente agrária. No caso específico da capitania fluminense encontramos uma nobreza da terra que consolidara o seu poder no início do século XVII, tendo por pilares a atividade agrária (a produção açucareira, fundamentalmente) e o exercício do poder político local. Logo, a ultrapassagem dessa nobreza pelos homens de negócio na condição de elite colonial por excelência não é um processo que se circunscreva somente ao campo da economia, mas engloba também o da política. Nesse sentido, a primeira metade do século XVIII surge como um momento privilegiado para essa análise, que é então que essa elite mercantil surge como tal". Antonio Carlos Jucá de Sampaio. *Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos.* In: João Luís Ribeiro Fragoso; Carla Maria Carvalho de Almeida; Antonio Carlos Jucá Sampaio. *Conquistadores e negociantes: histórias das elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 228.

320 Os senhores de engenho alegavam que ficava no arbítrio dos homens de negócio " comprarem os açúcares pelo preço que quisessem mais diminuto de trezentos tostões e o senhores de engenhos e lavradores sem liberdade para pedirem mais, nem devido contra os compradores para não venderem por menos do preço taxado porque este lho tira a necessidade de seu produto e a impossibilidade de poderem mandar por sua conta para a Europa (AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

321 Carta dos oficiais da câmara do Rio de Janeiro ao Rei D. João V sobre a falta de lucros dos senhores de engenho e lavradores da terra tinham na produção de açúcar; devido à execução feita elos credores aos seus engenhos e credores com os rendimentos conseguidos, e ao elevado preço de compra de escravos naquela cidade. AHU_ACL_CU_017, Cx. 12, D. 1377- Avulsos. Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1722.

322 AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

323 O Lavrador era responsável por moer a cana-de-açúcar nas terras arrendadas pelo senhor de engenho. Antonil afirma o seguinte: "O ter muita fazenda cria, comumente, nos homens ricos e poderosos, desprezo da gente mais nobre; e, por isso, Deus facilmente lhe tira, para que não se sirvam dela para não crescer na soberba, Quem chegou a ter título de Senhor, parece que em todos quer dependência de servos. E isto principalmente se vê em alguns senhores que tem

Janeiro através das frotas de Lisboa e do Porto. Por isso, solicitavam a diminuição do imposto de 10 % sobre as fazendas que passavam pela Alfândega da cidade na intenção de adquirir gêneros para os Engenhos.

Os senhores de engenho alegavam que o preço do açúcar estava sofrendo uma diminuição no seu valor total quando era negociado no porto dessa capitania. Baixa essa que poderia, na concepção desse grupo social, fechar, ou melhor, experimentar uma *extinção* das fábricas de açúcar na região do Rio de Janeiro. Cabe aqui lembrar que Bluteau[324] define *extinção* como *destruição e ruína da república*. Portanto, o principal objetivo era convencer o Rei Dom João V que a ruína desse grupo poderia prejudicar a ordem de produção de açúcar da cidade.

Ressalta-se a comparação feita na carta que assemelha aos senhores de engenho presentes no ultramar com os vassalos da Europa. Grupo social cujo título "espalhava aura de nobreza, riqueza e poder"[325] e a todo instante não admitia a interferência dos homens de negócio na compra do açúcar. Esses senhores mantinham o seu status, porém, ao longo do século XVIII, enfrentavam dificuldades na comercialização e compra de gêneros.

Todo esse fato demonstra que, na cidade do Rio de Janeiro, a esta altura, os grupos sociais preponderantes eram os senhores de engenho e os homens de negócio.[326] Esses últimos controlavam a administração dos contratos da dízima da Alfândega, dos negros e dos gêneros alimentícios que abasteciam a região Centro-Sul da América portuguesa. Tal monopólio do comércio por esses homens, de certa forma, afetavam as condições econômicas dos senhores de engenho nessa capitania. Nessa perspectiva, o estudo desses personagens, que fizeram parte da dinâmica aduaneira, permite-nos afirmar que a Coroa portuguesa incentivava o comércio dos homens de negócio que abasteciam e sustentavam os seus empreendimentos na empresa colonial,

---

lavradores em terras de engenho, ou de cana obrigado obrigada a moer nele, tratando os com altivez e arrogância". João André Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil*. Terceira edição, Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982, p. 26.

324 Verbete extinção. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino.*V.3. Coimbra, 1712, p. 400.

325 FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder*. Op. Cit. p. 287-288.

326 "A partir aproximadamente da segunda metade da década de 1720 e início da seguinte, o Rio de Janeiro consolida-se como principal destino das mercadorias vindas da metrópole. Em outras palavras, a frota destinada ao seu porto transformar-se então na mais importante da América portuguesa. Podemos (e devemos) questionar a precisão de uma cronologia baseadas em alguns poucos contratos. O que nos interessa, no entanto, é a tendência geral de uma superação da "cidade da Bahia" pelo porto carioca como destino das mercadorias metropolitanas. Não seria impreciso afirmar, embora nos faltem dados dos períodos anteriores, que pela primeira vez uma cidade do Centro-Sul tornava-se a mais importante no comércio com a metrópole. Os significados profundos dessa mudança não seriam percebidos de imediato, mas marcaria de forma definitiva o devir colonial". SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na Encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro* (c. 1650 – c. 1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 150.

assim como, a outros grupos sociais (aqui incluídos os senhores de engenho), tornando-os com certo protagonismo nos dois lados do Atlântico, uma vez que eram ligados à administração alfandegária tanto na colônia quanto na metrópole, conforme analisado no Capítulo cinco.

Os senhores de engenho, em relação à desigualdade com os vassalos da Europa, afirmavam que,

> a desigualdade que não cabe na intenção de um Monarca tão justo e pio que chega aceder liberalmente dos interesses dos seus Reais direitos como vemos da mesma lei para utilizar aos seus Reais Vassalos não menos aos da América do que aos da Europa: e porque praticada nesta capitania é certa a conveniência nos açúcares para os homens de negócio e infalível o prejuízo para os senhores das fábricas e lavradores [...][327]

A partir desses argumentos, o Rei Dom João V ordena para o Conselho Ultramarino escrever ao Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques a fim de que desse sua opinião a respeito da solicitação dos senhores de engenho. Esse procedimento de analisar os pedidos de diversas autoridades coloniais e Reinóis era uma prática administrativa que fazia parte do aparelho "burocrático" do Estado Moderno português. Em vista disso, depois de saberem as notícias do Juiz e Ouvidor da Alfândega ou do Governador da capitania, os conselheiros ultramarinos deliberavam um parecer e o Rei Dom João V ordenava concedendo ou não a mercê de isenção ou diminuição da dízima, de acordo com sua compreensão a respeito dos fatos.

Para começar, o Rei Dom João V informou ao Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques a situação descrita na carta que lhe foi enviada pelos senhores de engenho:

> Faço saber a vós Juiz da Alfândega da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro que os oficiais da Câmara dessa cidade me deram conta em carta de dezessete de novembro do ano passado de que motivos tinham os senhores de engenho e lavradores dessa terra para tratarem da lavoura do açúcar pelo pouco lucro que destas tem e além destes motivos tinham dores que eram os principais oprimidos as execuções que se faziam nas fábricas dos seus engenhos dissipando-lhes os credores os rendimentos por se não quererem pagar deles do que esta se acha a vinda da provisão que eu mandei lhe passar não sendo excessivo preço porque se vendem nessa cidade os escravos desta Angola e Costa da Mina e mais partes donde se costumam vir para irem todos para Minas e não se taxar certo número para este efeito que tinham esperanças [...][328]

---

327 AHU_ACL_CU_017, Cx.15, D. 1715- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

328 AHU_ACL_CU_017, Cx.15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

Para os senhores de engenho, os credores, os homens de negócio, faziam desaparecer os rendimentos das fábricas de açúcar. Constantemente na documentação esse grupo lamentava as suas dívidas, contraídas com os homens de negócio e por conta da escassez da produção de açúcar, causadas por falta de mão de obra e por outros fatores como secas, falta de boiadas e aumento do valor dos escravos que vinham de Angola e da Costa da Mina.

Outro fato importante, que não nos devemos esquecer, é o abastecimento da região das Minas. A documentação demonstra que, através do porto do Rio de Janeiro, chegavam às fazendas da metrópole os escravos de Angola e da Costa da Mina, que iriam abastecer a região mineradora. Por conta disso, podemos levantar por hipótese que esse movimento de abastecimento das Minas trazia uma maior rentabilidade para os contratadores da dízima da Alfândega. Rentabilidade que beneficiava grupos de homens de negócios e aos poucos iam encarecendo os gêneros na cidade. Nessa perspectiva, o Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques apontava que essa dinâmica comercial agravava a situação da elite agrária que eram senhores de engenho nessa capitania. Portanto, na análise de suas palavras, verificamos que viver no principal entreposto da região Centro-Sul da América portuguesa, na primeira metade do século XVIII, significava conviver com altos valores das fazendas e dos escravos que circulavam nas mãos do grupo mercantil fluminense.

A respeito dos contratadores da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, os senhores de engenho descreviam:

> se ficava cuidando nesta matéria conforme aviso de onze de maio do ano passado, e que como esta súplica é tão justa entendiam que a resolução dela seria como esperavam e que os procuradores do contrato da dízima dessa Alfândega também lhe davam ocasião a sentirem um grande prejuízo porque sendo uso que todos os gêneros para a estalagem e necessário para os moradores nunca pagarem dízima ou pencas algumas especialmente o ferro, o bronze, o cobre e caso que vão para os engenhos querendo absolutamente que tudo pague dízima o que nunca se praticou [...][329]

Os senhores de engenho questionavam o pagamento da dízima dos produtos, utilizados para manutenção dos seus engenhos e consequente produção do açúcar. Como produtores, comparavam-se aos lavadores do Reino que não pagavam imposto algum sobre a produção do

329 AHU_ACL_CU_017, Cx.15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

trigo. Assim, para convencer as autoridades metropolitanas, buscavam exemplos de outros cultivos na Europa e no Brasil como podemos observar na citação adiante

> Na Europa sabemos não tem taxa (tabelamento) enquanto passa de quem o fabrica para o primeiro que o compra nem o trigo na mão do lavrador, enquanto não revende no terreiro o que atravessa para negócio. No Brasil se pratica o mesmo a respeito das farinhas e mais produtos da lavoura. O açúcar não tem diferente natureza dos mais frutos da terra, nem os senhores de engenho e lavradores de cana são de menor condição do que cultivam outras lavouras e sendo antes livre arbitrariamente a venda dos frutos que fabricam conforme podem o permite o tempo parece contra a razão e equidade que a aqueles se obrigue com condição de castigo a venderem por preço determinado o açúcar que é fruto de suas lavouras.[330]

Outro fato que devemos nos atentar é a forma de pagamento de impostos na Europa e na América portuguesa. Os senhores de engenho solicitavam igualdade diante dos produtores de trigo na Europa e dos frutos que eram produzidos no Brasil, alegando que o açúcar era um gênero da terra.

No segundo decênio do século XVIII, a cobrança da dízima feita pelos contratadores se consolidou e a Fazenda Real obtinha rendimentos crescentes com a aduana. Os primeiros moradores da terra, os senhores de engenho, justificavam que antes não pagavam os dez por cento de imposto sobre os gêneros como o ferro, cobre e demais fazendas que chegavam dentro das embarcações de Lisboa e do Porto. Ou seja, gradativamente a Alfândega gera mais um imposto sobre eles, que enfrentavam a redução e o monopólio do preço do açúcar por homens de negócio.

Com a maior procura por escravos, oriundos da Costa da Mina e Angola, e de mercadorias vindas da Europa, devido ao aumento da demanda, causada pela exploração do ouro das Minas que atraiu milhares de pessoas para a região,[331] os preços vão ficando cada vez mais altos. Nesse sentido, o Rei Dom João V descrevia os motivos de solicitação de isenção da dízima para esse grupo de vassalos ao Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques:

---

330 AHU_ACL_CU_017, Cx.15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega. (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

331 "A sede insaciável do ouro estimulou a tantos a deixarem suas terras e a meterem-se por caminhos tão ásperos como são os das minas, que dificultosamente se poderá dar conta do número das pessoas que atualmente lá estão. Contudo, os que assistiram nelas nestes últimos anos por largo tempo, e as correram todas, dizem que mais de trinta mil almas se ocupam, uma em catar, e outras em mandar catar nos ribeiros do ouro, e outras em negociar, vendendo e comprando o que se há mister não só para a vida, mas para o regalo, mais que nos portos do mar. Cada ano vem nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros para passarem às minas". ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982. p. 167).

> porque não havia que tenha particular contratador utilidade à custa de tão grande prejuízo público e com praticável modo de alteração pediam fizesse infalivelmente observar a forma sempre praticada com os gêneros que vão para as casas dos moradores para o seu mister e não por negócio; não pagarem por nenhum modo a dízima ou tributo algum especialmente o ferro, o cobre, bronze [...][332]

A principal justificativa para não pagar o imposto de dez por cento era que os senhores de engenho não faziam negócios com as fazendas que chegavam armazenadas nas frotas da Europa, ou seja, era para uso próprio. A questão é que depois de 1699, após a implantação da *nova dízima*, todos deveriam pagar o imposto de 10 por cento sobre as fazendas que passavam pela Alfândega da cidade. Cabe lembrar que os contratadores da dízima eram homens de negócio de grosso cabedal do Reino e as arrematações de contratos eram uma das principais fontes de receita da Coroa, conforme será visto no Capítulo cinco.

A questão travada era que os senhores de engenho queriam diminuir os custos com a aquisição de gêneros, solicitando ao monarca a isenção da dízima. Isso criava um ponto de tensão entre os dois grupos já citados.

Diante desse impasse, entretanto, o Rei Dom João V relata o posicionamento do contratador da dízima José Ramos Silva ao Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques:

> acho que vai para o benefício dos engenhos e senão eu servido fosse ouvir sobre esta matéria o contratador José Ramos da Silva, respondeu que ouvisse de dar livre tudo o que fosse necessário para as casas dos moradores e senhores de engenho; escutado era haver a Alfândega porque tudo o que vai nas frotas, não é para ou pro fim mas que para as necessidades dos ditos moradores e que nas condições com que contratara a dita dízima se declara se não daria despacho livre a pessoa alguma exceto religiosos e pessoas que tiveram resolução; e se esses moradores e senhores de engenho tivessem algum privilégio deviam recorrer a mim e ainda as que tivessem estavam derrogados na forma do regimento da Alfândega e para poder dar a providência conveniente sobre este particular Me pareceu ordenar-vos informais com vosso parecer.[333]

Quanto ao contratador, este não apenas se baseava como realizava a sua defesa de acordo com as condições do contrato arrematado no Conselho Ultramarino. Claramente nesse documento,

---

332 AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

333 AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

José Ramos da Silva deixa explícito que nas "condições com que contratara a dita dízima se declara se não daria despacho livre a pessoa alguma exceto religiosos e pessoas que tiveram resolução". Portanto, o referido contratador não era favorável a diminuição ou a isenção da dízima aos moradores da cidade.

Contudo, o Rei Dom João V, em última instância, era o único que poderia alterar e dar o privilégio aos senhores de engenho. Para isso, o monarca solicitou parecer do Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Correa Vasques, através do Conselho Ultramarino. Convém aqui fazer um parêntese para dizer que esse mais alto oficial aduaneiro, além de ter sido nomeado procurador por duas ocasiões no termo de Vila do Carmo, recebeu como mercê o cargo de Juiz e Ouvidor da Alfândega em 1705. Era também senhor de engenho, fidalgo de Sua Majestade e exerceu o cargo de provedor da Santa Casa de Misericórdia por duas vezes. Dada às necessidades do serviço, o Governador D. Fernando Martins Mascarenhas de Lancastre conferiu-lhe interinamente o cargo de Provedor da Fazenda, em 04 de novembro de 1705, cargo este que Vasques desempenhou com "muita expedição e desinteresse, e fazendo todas as diligências possíveis para que se aumentassem as rendas dos contratos reais como se esperava da sua qualidade, letras e mais partes que concorressem na sua pessoa".[334] Foi o responsável ainda pela transação da mais cara propriedade rural da década de 1740, qual seja um engenho de açúcar por ele vendido a 16:000$000.[335]

O parecer do Manoel Corrêa Vasques descrevia que:

> Segundo o que me mostra a experiência depois que se louvaram as Minas do ouro não sem conta aos senhores de Engenho e lavradores dele porque ainda excessivo o seu trabalho não lhes correspondem os livres de despesa, porque a lhes procedem do produto do açúcar o qual sem dado em baixa; E esta depende de fábricas continuamente sobem o maior valor principalmente os escravos que de tal sorte o compram por altos preços os comerciantes das Minas que nem pela metade tem conta para a lavoura do açúcar e cultura de outros mantimentos [...][336]

Quando o Rei Dom João V solicitou o parecer de Manoel Corrêa Vasques, em nenhum momento, este fez menção que era senhor de engenho. O Juiz e Ouvidor da Alfândega não se furtava de defender os interesses da elite agrária da capitania do Rio de Janeiro. A sua propriedade

---

334 ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil.* Op. Cit. p. 267.

335 MATHIAS, Carlos Kelmer. *Participação de segmentos sociais fluminenses nas procurações passadas na capitania de Minas Gerais (1711-1730).* In: História & Perspectiva. Uberlândia: jan. jun., 2009. p. 242.

336 AHU, Cx. 15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

(engenho) ficava no caminho das Minas de ouro, ou seja, suas terras ficavam próximas ao Rio Cachoeira Pequena – Maxambomba – que de uma parte fazia divisa com o engenho da Pavuna.

Manoel Corrêa Vasques se utilizava do seu ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega para não cobrar a dízima dos senhores de engenho. Portanto, podemos qualificá-lo como um oficial que protegia os interesses do grupo ao qual pertencia na capitania do Rio de Janeiro, o que apesar de não ser caracterizado como descaminho do imposto da dízima, não era de todo muito pertinente. Acreditamos que essa acusação não seja mencionada na documentação por ele ser um personagem de grosso cabedal e de grande influência na cidade, filho do mestre de campo Martim Corrêa Vasques, ex-Governador do Rio de Janeiro e descendente da poderosa família fluminense dos Corrêa de Sá. Assim, este oficial aduaneiro afirmava que:

> quando entrou a servir neste ofício achei servido o açúcar livres os gêneros e matérias que certamente vinham para as suas fábricas com fundos de cobres, bronze, ferro, enxadas, machados, panos da serra, estopas e pano de linho para vestuário dos seus escravos e para este emprego foi servido Vossa Majestade conceder aos senhores de Engenho meia liberdade nos direitos [...][337]

De certa forma a sua passagem pelo ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega beneficiou o grupo de senhores de engenho da cidade, uma vez que as fazendas que chegavam nas embarcações, oriundas do Reino e que eram utilizados nas fábricas de açúcar, deixavam de pagar a dízima, já que Manoel Corrêa abstinha-se de cobrar o tributo. Apesar de considerarmos uma prática ilícita, não podemos esquecer que esse movimento compunha a lógica de viver em colônia.

Além da solicitação dos senhores de engenho, das informações do contratador José Ramos da Silva e do parecer do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques, o Conselho Ultramarino solicitou o parecer do Governador, Luís Vahia Monteiro a respeito do assunto, que assim se expressou:

> É certo que a baixa que tem o preço e grande carestia em que as Minas tem posto os gêneros, tem atenuado os senhores de engenho de forte que todos se vão perdendo e apenas há homem que não deva mais do que tem e as safras quando são pequenas sempre são muito inferiores a dos tempos não fazendo exemplo deste ano por se perderem totalmente os canaviais. Parece-me que se Vossa Majestade não isentar os senhores de engenho com as liberdades que antes logravam e agora pretendem a cada dia irão à maior decadência

337 AHU, Cx.15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

> aquelas fábricas ainda que não tenha este por tal remédio, suposta por a falta de meios com que considero para a compra de negros tão caros [...][338]

Luís Vahia Monteiro, do mesmo modo que o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa, relatou as dificuldades que os senhores de engenho estavam enfrentando com as lavouras de açúcar e com a compra de negros. Diante dessas informações, os conselheiros ultramarinos tinham mais um relato favorável aos senhores de engenho. Vahia Monteiro tinha uma personalidade intempestiva e constantemente tinha embates com os grupos locais, mas, apesar dessa característica, procurou demonstrar um parecer que pudesse contribuir para que esses personagens tivessem a isenção da dízima.

Depois do recolhimento de todos esses pareceres das autoridades coloniais, juntamente com a solicitação dos senhores de engenho, o Conselho Ultramarino indicava seu parecer ao Rei Dom João V a respeito desse assunto. Os conselheiros ultramarinos Antônio Rodrigues da Costa e José Abreu, fizeram o seguinte parecer:

> Pareceu ao Conselho que Vossa Majestade que conceda aos senhores de engenho a graça que pedem; com declaração que esta terá efeito no contrato que atualmente está contratado. Lisboa Ocidental vinte e um de Janeiro de mil setecentos e vinte e sete.[339]

Dessa forma, o Conselho Ultramarino achou por bem que o Rei Dom João V concedesse a graça de isenção da dízima que os senhores de engenho pleiteavam, porém alertava o monarca que essa decisão poderia causar mudanças no contrato arrematado.

> Enquanto não se fizer nova arrematação dos direitos da Alfândega não convém fazer-se favor algum aos senhores de engenho porque será razão para o contratador pedir um grande abatimento do preço do contrato. Para o futuro me parecia muito conveniente que se lhe fizesse o favor para que pagassem somente a metade dos direitos daqueles gêneros que navegassem deste Reino por sua conta e risco e fossem precisos para a fábrica dos engenhos que entram na Alfândega do mesmo Rio de Janeiro na forma posta no foral desta cidade, pois é muito necessária a conservação dos ditos engenhos.[340]

---

338 Se pedirem os senhores de engenho se lhe deem por livres os gêneros e os materiais pertencentes a falência deles. ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, códice 80, vol. 2, folha 35.

339 AHU, Cx.17, D. 1915- Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre a carta do Governador do Rio de Janeiro (Luís Vahia Monteiro) acerca do requerimento dos senhores de engenho daquela capitania, solicitando que se deem por livres aos lavradores de açúcar os gêneros e materiais para o trabalho da lavoura e cultura de outros mantimentos. (Lisboa, 21 de Janeiro de 1727).

340 AHU_ACL_CU_017, Cx.15, D. 1715 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça: recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega (Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725).

Por fim, durante a vigência do contrato de José Ramos Silva, os senhores de engenho não conseguiram a mercê de isenção da dízima sobre as fazendas que vinham do Reino. Apesar do argumento dos senhores de engenho ser convincente, o que estava em jogo era a conservação do comércio. Nesse sentido, o Rei Dom João V, em última instância, julgou necessário manter o que havia sido estabelecido no contrato uma vez que a alteração de alguma de suas cláusulas poderia acarretar a diminuição do valor que o contratador deveria pagar a Fazenda Real.

5 CONTRATADORES DA DÍZIMA DA ALFÂNDEGA: UMA ATUAÇÃO DA ELITE MERCANTIL METROPOLITANA

O contratador era um particular, negociante ou uma sociedade de negociantes, que por meio de contratos arrematados mediante o pagamento de certo valor, adquiria a prerrogativa de cobrar direitos com exclusividade. Com isso a Coroa além de se desonerar dos custos da montagem de um aparelho burocrático ainda poderia contar antecipadamente com uma renda certa.[341] Nesse sentido, a partir de 1721, esses homens de negócio de grosso trato que geriam uma variada gama de negócios e mantinham redes de comércio que articulavam e conectavam diversas partes do Império ultramarino português passaram a ser responsáveis pela arrecadação do tributo da dízima da Alfândega.

5.1 HOMENS DE NEGÓCIO E SUAS ATUAÇÕES NA ALFÂNDEGA

Para entendermos a dinâmica da arrecadação de impostos aduaneiros na primeira metade do século XVIII, é necessário voltarmos ao tema e analisarmos a prosperidade que o Rio de Janeiro vinha ganhando com o crescimento da produção de ouro e diamantes nas Minas. Logo a cidade se transformou como já citado, na maior beneficiária com "essa atividade econômica ao se converter no principal escoadouro dos metais e pedras preciosas para a Europa e centro da zona abastecedora da região mineradora".[342]

Antônio Rodrigues da Costa, Conselheiro da Coroa, defendia em 1719, que se deveriam remeter armas e munições competentes para as guarnições, fortalezas existentes no Rio de Janeiro, que era a principal porta de entrada para a região mineradora, pois segundo ele as "Minas estavam avaliadas na Europa como as mais ricas e despertavam a inveja das nações mais ricas e poderosas do que a Coroa portuguesa."[343] Havia na época uma preocupação com a construção de duas casas

---

341 Cf. MADEIRA, Mauro de Albuquerque. Contratadores de tributos no Brasil Colonial. In: *Cadernos Aslegis*. v.2. n.6, p. 98-112, set/dez 1998. p. 140. OSÓRIO, Helen. *As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul* (século XVIII). FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa* (séculos XVI-XVII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 110.

342 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC,1978. p. 28.

343 Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII, p. 219-225.

de quintos nos distritos das Minas, "situadas nas bocas das estradas que forem para o Rio de Janeiro e/ou Bahia".[344] Defrontamo-nos, portanto, com a questão da importância das Minas no desenvolvimento dos portos marítimos do Rio de Janeiro e da Bahia e, através da mesma fonte, verificamos que ambos os portos eram objeto de preocupação do escoamento do ouro por parte da Coroa. Além disso, não é possível entender a atuação do grupo mercantil português na arrematação dos impostos da Alfândega do Rio de Janeiro excluindo a dinâmica de comércio com as Minas Gerais.

Em relação à questão do aumento do consumo dos produtos de luxo na região mineradora, Antonio Rodrigues da Costa explicava que a abundância do metal era uma das principais causas da saída de ouro e da prata para o estrangeiro, pois cada vez mais os moradores do Brasil tinham uma necessidade de manufaturas como lenços finos, veludos etc. Logo, defendia que os gêneros estrangeiros deveriam pagar quinze por cento a mais de entrada na Alfândega em prol da preservação das manufaturas produzidas no Reino e/ou das fazendas que vinham da Índia ou de Macau e comercializadas por mercadores portugueses na Praça do Rio de Janeiro.[345] Nesse sentido, a ideia de preservação dos negócios do grupo mercantil português e dos rendimentos do ouro extraído das Minas deveria ser controlada via políticas de cobrança de impostos alfandegários.

Todo esse comércio de longa distância era como sublinha Braudel, "a ossatura da estrutura mercantil de então".[346] O significado dessa afirmação ganha maior destaque se levarmos em consideração a relação comercial da América portuguesa com as partes do Império luso, dada a importância dessa relação para a Reino "para onde iam as principais produções da economia colonial e de onde vinham alguns dos mais importantes aí consumidos"[347] e ainda da África, de onde vinha a mão de obra escrava essencial para a garantia da própria estrutura social da colônia.

Nesse sentido, a comunidade de homens de negócio,[348] a serem abordados nesse capítulo, são os que arrematavam o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e mantinham ligações

---

344 Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII, p. 219-225.

345 *Id.* p. 228.

346 BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas.* São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 355.

347 Antônio Carlos Jucá de Sampaio. Batismos, casamentos e formação de redes: os homens de negócio cariocas nas fontes paroquiais setecentistas. In: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de (Org.). Arquivos paroquiais e História Social na América Lusa: métodos e técnicas de pesquisa na Reinvindicação de um corpus documental. Séculos XVII e XVIII. Rio de Janeiro: Mauad, 2014. p. 45.

348 De acordo com Jorge Miguel Pedreira, na primeira metade do Setecentos, apesar do léxico ainda impreciso, "homem de negócio" é uma denominação que caracteriza quem negocia fazendas por atacado e pertence ao mais

comerciais a partir do Reino com diversas áreas. O Quadro 7 identifica esses homens e mostra a diversidade de contratos arrematados por eles.

Quadro 7 – Homens de negócio contratadores da Dízima

HOMENS DE NEGÓCIO	CONTRATOS
Antonio Pereira Pinto Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1711)
José Ramos da Silva Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dizima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1720)
José Rodrigues Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1723)
Francisco Luís Sayão Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1728)
Gaspar de Caldas Barbosa Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1731) Contrato do Tabaco do Rio de Janeiro - contratador [1739]
Manoel Peixoto da Silva Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro- contratador** (1733) Contrato da Dízima da Alfândega da Bahia – contratador [ant.1743]
Estevão Martins Torres Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1738) Contrato dos Direitos dos escravos que se despacham de Pernambuco para as Minas – arrematador (1740-1743) Contrato dos Direitos do sal nos portos do Brasil [1744] Contrato dos Dízimos na Bahia [ant.1747] Contrato da Dízima da Alfândega das capitanias de Pernambuco e Paraíba [ant. 1749]
Pedro Rodrigues Godinho Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1742) Contrato do Rendimento do Estanco do tabaco do Rio de Janeiro – contratador (1744) Contrato dos Dízimos de Cuiabá – (1747) Contrato do Subsídio da Giribita do Rio de Janeiro – fiador (1747)

restrito grupo superior. PEDREIRA, Jorge Miguel. *Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais*. Análise Social. v. XXVII, p. 116-117, 1992. *Passim*

	Contrato do Tabaco do Rio de Janeiro – fiador (1748) Contrato do Subsídio da aguardente da terra – Bahia –fiador (1749) Contrato do Subsídio que pagam os rolos de Tabaco da Bahia – fiador (1748) Contrato do Tabaco que saem da Bahia – fiador (1750) Contrato dos Direitos das Aguardentes que pagam na Bahia – fiador (1752) Contratos dos Subsídios que pagam as Caixas de Açúcar e Rolos de Aguardentes e do Vinho de Mel da cidade da Bahia – fiador (1752)
José Ferreira da Veiga Homem de negócio da Praça de Lisboa	Contrato da Saída dos escravos do Rio de Janeiro para as Minas – contratador (1738) Contrato da Dízima da Alfândega da Bahia – fiador (1739-1742) Contrato dos Direitos dos escravos que se despacham de Pernambuco para as Minas – fiador (1740-1743) Contrato dos Direito dos escravos de RJ para as minas e mais partes do Brasil – arrematador (1739-1742) Contrato dos dízimos das Comarcas de Sabará, Serro do Frio e Sertão – fiador (1738-1741) Contrato dos Dízimos da Comarca do Rio das Mortes - fiador (1738-1742) **Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1744) Contrato dos Direitos das Aguardentes que pagam na Bahia - fiador (1748) Contrato dos Navios Soltos em Pernambuco e Paraíba que pagavam dízima na Alfândega - fiador (1749)
Francisco Ferreira da Silva Homem de negócio da Praça de Lisboa	**Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1747) Contrato do Rendimento das passagens dos rios Paraíba e Paraibuna – contratador (1747)
José Bezerra Seixas Homem de negócio da Praça de Lisboa	Contrato do Subsídio grande dos vinhos do Rio de Janeiro – contratador (1740) Contrato do Subsídio pequeno dos vinhos do Rio de Janeiro – contratador (1740) Contrato dos dois cruzados que se paga por cada barril de azeite doce no Rio de Janeiro – contratador (1740) Contrato dos Dízimos de Cuiabá - Procurador (1747) Contrato do Subsídio da Giribita do Rio de Janeiro – procurador (1747) Contrato do Subsídio da Giribita do Rio de Janeiro – fiador (1747) Contrato do Tabaco do Rio de Janeiro – procurador (1748) Contrato do Tabaco do Rio de Janeiro- fiador (1748) Contrato dos Dízimos do Rio de Janeiro – fiador (1748) Dízimos do Rio de Janeiro – Procurador (1748)

	Contrato do Subsidio da aguardente da terra – Bahia –Procurador (1749) Contrato do Subsídio que pagam os rolos de Tabaco da Bahia – Procurador (1748) **Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro - contratador** (1750) Contratos dos Subsídios que pagam as Caixas de Açúcar e Rolos de Tabaco que saem da Bahia – fiador (1750)
Manoel Martins	**Contrato da Dízima da Alfândega dos navios soltos** [349]– Rio de Janeiro - contratador (1726) Contrato do couro da Colônia do Sacramento – contratador (1727/1728)
Manoel Barbosa Torres	**Contrato da Dízima da Alfândega dos navios soltos** – Rio de Janeiro - contratador (1737) Contrato da saída dos escravos do Rio de Janeiro para as Minas Gerais - contratador (Ant. 1746) Contrato dos diamantes-administrador [1761]
Francisco Xavier Braga	**Contrato da Dízima da Alfândega dos navios soltos** – Rio de Janeiro - contratador (1740)
Ignácio Pedro Quintella	**Contrato da Dízima da Alfândega dos navios soltos** – Rio de Janeiro - contratador (1753/1754) Contratado do Dízimo da Bahia – contratador (1757) Contrato de dois cruzados que paga cada barril de azeite doce no Rio de Janeiro – contratador (1767)

Fonte: Elaborado pelo autor.[350]

A principal exigência para participar dos negócios aduaneiros era ter riquezas e possuir um grupo de influência na arrematação de contratos no Conselho Ultramarino. Institucionalmente,

349 Alguns contratos da dízima da Alfândega não contemplavam os navios soltos, apenas os da frota. Diante disso, outro contrato era firmado para suprir essa lacuna, como veremos adiante. Seus contratadores também estendiam seu raio de influência a outros negócios.

350 Manuscritos do Brasil, Livro 28. Contratos do Brasil/ANTT – Livro de registro, obrigações, fianças e arrematações. Livro 4 e 5/AHU, ACL, CU, 017, Cx. 32, D. 3330 – Avulsos – Carta do Provedor da fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Sequeira e Melo ao Rei [D. João V], remetendo cópias do termo de resolução e auto arrematação do contrato do tabaco do Rio de Janeiro a Gaspar Caldas Barbosa/AHU, ACL, CU, 005, Cx.79, D. 6539 - Bahia avulsos – Requerimento do contratador do sal dos portos do Brasil Estevão Martins Torres ao Rei D. João V para que o suplicante carregue o resto do sal que falta para a lotação/AHU, ACL, CU, 005, Cx. 90, D. 7312 – Requerimento do contratador dos dízimos reais da capitania da Bahia Estevão Martins Torres ao Rei [D. João V] solicitando que se levante o sequestro feito nos bens do administrador do referido contrato/AHU, ACL, CU, 015, Cx.69, D. 5866 – Requerimento do contrato da dízima da Alfândega das capitanias de Pernambuco e Paraíba, Estevão Martins Torres ao Rei D. João V pedindo certidão da satisfação do seu contrato e a entrega das sobras existentes/AHU, ACL, CU, 005, Cx.76, D.6325 – Requerimento do contratador da dízima da Alfândega da Bahia Manoel Peixoto da Silva ao Rei D. João V solicitando a publicação de editais para a arrematação do referido contrato.

esses homens se organizavam em conjuntos de três a oito integrantes e possuíam uma diversificação de investimentos nos negócios tributários no Império Ultramarino português como demonstrado no Quadro 7. A formação de sociedade de negociantes era verificada com mais frequência, principalmente, nas concessões que exigiam mais riscos e requeriam um volume maior de capital inicial. Desse modo, constituíam-se em uma forma mais segura de se operar o negócio, uma vez que conferiam não só a partilha dos lucros como também de ocasional prejuízo.[351]

Assim, cada um desses contratadores vinculava-se a outros homens de negócio, formando uma rede que lhes garantia a participação no arrendamento dos contratos.

Francisco Luís Sayão, em 1728, mantinha sociedade com João Mendes de Almeida, Pedro Neto Palhais, Jaques Nobel e Vasco Lourenço Veloso.[352] Este último que era letrado, e como seu pai, homem de negócio,[353] foi também arrematante do contrato da dízima da Alfândega da Bahia. Seus empreendimentos eram bastante diversificados: possuía o navio Europa que realizava o comércio com Macau, atuava como diretor da Real Fábrica de Sedas de Lisboa e ainda era fiador do contrato do sal do Brasil arrematado por Bento da Cunha, seu caixeiro.[354] Jorge Pedreira menciona que esses homens participaram na primeira metade do século XVIII do fomento manufatureiro, já que possuíam os cabedais indispensáveis ao lançamento dessa atividade. Além deles, só o "Estado mostrava capacidade e disposição para fazer tais investimentos."[355]

Em 1748, Francisco Ferreira da Silva foi um dos contratadores da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que arrematou o contrato com um grupo de nove homens de negócio e mercadores,

---

351 Cf. ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Negociantes portugueses: as redes nas arrematações de direitos e tributos régios. Op. cit. p. 158

352 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Autos de execução que se requer contra Francisco Luís Sayão. Livro de Registro dos Litígios por Dívidas dos Contratadores das Rendas Ultramarinas e Respectivos Fiadores. Conselho Ultramarino, livro 10, p. 34. v.36.

353 NEVES, José Acúrsio das. Noções Históricas, Econômicas e Administrativas sobre a Produção e Manufatura das Sedas de Portugal (1827). In: *Obras Completas de José Acúrsio das Neves*. Porto: Amando de Castro e Armando da Almodovar, s/d. v. 4. p. 4-283.

354 Ver: Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitada por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro alguns gêneros transportados da Costa de Coromandel e Benguela a bordo do navio Europa, conforme a nova condição do Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Anexo carta, aviso, requerimento, provisão (cópia) e contrato (impresso). AHU_ACL_CU_017, Cx.26, documento 2723 - Lisboa, 23 de dezembro de 1733 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitado por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro; Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Livro de lembranças de várias contas e encomendas. Cota: Real Fábrica de Sedas, livro 269; Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Contra Vasco Lourenço Veloso. Cota Atual: Hospital de São José, livro 1945, folha 70.

355 PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social.* Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995. p. 362.

todos residentes em Lisboa.[356] Geralmente tais sociedades eram especializadas e seus participantes interessados em tributos e dessa forma, esses homens se organizavam e investiam tanto na metrópole quanto na colônia. José Bezerra Seixas, um dos homens de negócio da sociedade de Francisco Ferreira da Silva, e contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, em 1750, serviu, segundo Jorge Pedreira, como caixa de José Rodrigues Lisboa, que, em 1759, faleceu e deixou um ativo líquido de 80 contos de réis (o equivalente a 136 contos a preços de 1790).[357] Portanto, Pedreira aponta que Rodrigues Lisboa,

> Interviera como sócio na arrematação de 60 contratos de exploração de estancos e de cobrança de direitos e tarifas. Os seus interesses nessas sociedades, de que foram caixas Estevão Martins Torres, José Bezerra Seixas, Caetano e João do Couto Pereira, José Machado Pinto e outros, variavam entre pequenas cotas de 1/64 ou 1/32 e outras mais substanciais de 1/3, no contrato do Marco de Lisboa, 1/5, nos dízimos reais do Rio de Janeiro, ou 1/6, no do tabaco dos Açores. Além da sua participação em tais contratos, fazia carregações para a Baía e para o Rio de Janeiro, entrara com 4 contos para a capital da nau de Macau, fora sócio de companhias para Bengala e Coromandel, era acionista da Companhia de Pernambuco e possuía metade de uma nau que andava nas rotas do Brasil.[358]

Além de José Bezerra Seixas, no contrato da dízima arrematado por Francisco Ferreira da Silva, havia outro integrante de grande predominância nos investimentos de contratos de tributos chamado José Alves Mira, que possuía aproximadamente mais de 400 contratos.[359] Assim, pode-se constatar que existia uma *expertise* em relação às transações no negócio de arrematação de contratos e a Coroa negociava os tributos alfandegários ou de entradas, de acordo com seus interesses e tendo em vista a importância da renda desses grupos mercantis.

Dessa forma, ao analisarmos os investidores que arremataram contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, da primeira metade do século XVIII, deparamo-nos com esses homens de negócio de grosso trato nascidos em Portugal, que atuavam em atividades variadas nos dois lados do Atlântico. Entretanto, apesar de toda sua influência e posses, não se pode esquecer que acima deles havia o Estado português e mesmo possuindo o monopólio por triênio dos tributos,

---

356 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Conselho Ultramarino, Livro 10. Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, 1748, arrematante Francisco Ferreira da Silva, Sociedade: José Machado Pinto, Manoel Fernandes Cruz, Luiz Mendes, José Alves Mira, José Bezerra Seixas, Caetano do Couto Pereira, Antônio Pereira de Souza, Manoel Borges de Brito, Félix Alvares de Amorim e Manoel Dantel.

357 PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social.* Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995, p. 322.

358 *Id.* p. 322-323.

359 *Id.* p. 168.

era o Rei, em última instância, quem administrava a entrada e a saída desses homens nos tratos gerados pelo comércio colonial. Assim, a Alfândega não pode ser considerada como somente uma instituição de controle e fiscalização de pagamentos de impostos, mas também um local de possibilidade de ganhos por parte dos homens de negócio, e, especialmente, do Estado.

Para assegurar os seus ganhos, no entanto, a Coroa também zelava para promover a segurança e a rentabilidade dos contratos. Um bom exemplo disso pode-se observar no caso ocorrido no ano de 1745, em que estava envolvido José Ferreira da Veiga, outro contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e membro da elite dos homens de negócio, possuidor dos direitos dos escravos para as Minas e mais de 108 contratos.[360] Juntamente com o contratador da entrada das Minas, Jorge Pinto de Azevedo, este solicitava abatimento do contrato, através de um requerimento enviado ao Conselho Ultramarino. Em resposta à essa solicitação, os conselheiros orientavam o Rei a agir com cautela, como veremos adiante:

> Ao Conselho parece pôr na Real presença de Vossa Majestade os dois requerimentos destes Contratadores para que constem a Vossa Majestade o fundamento das suas representações atendendo o Conselho a que se estas se reduzirem ao recurso dos meios ordinários é muito provável que os Contratadores consigam em juízo a encampação ou abatimento que requerem; e neste caso ou se hajam de arrematar de novo ou se hajam de administrar por algum tempo os dois contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e das Entradas das Minas, será certa e muito considerável a perda da Real Fazenda à qual também servirá de prejuízo porém **se em má reputação contratos de tal grande importância**, pois já se está experimentando por este motivo uma notável frialdade nos lançadores para a arrematação de alguns dos contratos que eventualmente estão em lanços; o que tudo entende o Conselheiro ser da sua indispensável obrigação pôr na Real nossa Vossa Majestade para determinar o que julgar mais conveniente. Lisboa primeiro de abril de 1745.[361]

Para o Conselho Ultramarino, era necessária a preservação da imagem positiva de arrematação dos contratos que envolviam tributos, pois isso atrairia investidores com grandes recursos o que era indispensável para a Fazenda Real. Ou seja, mais importante do que a diminuição dos valores contratuais e uma eventual perda da Coroa teria que ser a preservação da boa imagem do processo de arrematação de cobranças dos tributos para que houvesse homens de negócio

---

360 Ver a tabela dos 100 maiores grandes homens de negócio do período pombalino: PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social.* Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995, p. 168.

361 AHU, CX. 37, D. 3910 - Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

interessados em oferecer avultados lanços, garantindo dessa maneira não só bons rendimentos como também a participação e o investimento dos grupos de homens de negócio de grosso trato.

Nesse aspecto, a Alfândega quando analisada sob a ótica da inserção dos grupos mercantis, que arrematavam o contrato da Dízima, deve ser entendida como um local onde se se podia obter maior rentabilidade nos negócios que ali eram realizados, através da arrecadação fiscal, uma vez que nessa instituição se tributavam as fazendas em regime de comércio exclusivo sob o controle do Estado. Já do ponto de vista do monarca, a possibilidade de encarregar a terceiros a cobrança dos impostos aduaneiros significava a obtenção garantida de uma receita segura a participação da iniciativa de particulares, ainda que controlados pela Coroa portuguesa.

Em relação ao contrato da dízima, o principal interesse de investimento por parte do grupo mercantil de grosso trato era obter controle e vantagens com a tributação das fazendas do comércio colonial organizado através do sistema de frotas.[362] Além disso, alguns desses homens eram os mesmos que faziam transações comerciais com outras regiões da Europa e estavam envolvidos com o envio de mercadorias para o Brasil, inclusive para a capitania fluminense. Durante a administração do contrato da dízima da Alfândega, em janeiro de 1730, Francisco Luís Sayão solicitou a prorrogação da partida da Frota do Rio de Janeiro para o fim do mês de março, indicando que esta deveria demorar em torno de três meses. De início, a sua preocupação com essa solicitação era preservar o comércio da metrópole com o Brasil. Assim, ele, alegava que:

> Não há tempo bastante para que os mercadores possam utilizar-se dele reputando bem as fazendas que levaram ou remeteram a seus comissários sendo muitas vezes obrigados a **vendê-las por menores preços que do que lhes custaram nesta cidade (Lisboa) aonde compraram com obrigação de pagá-las a chegada da frota** de que nasce que as remessas que haviam de fazer se diminuíam pela perda que sucessivamente experimentado que vem a fazer de crédito sendo evidente o dano que por esta causa se segue a Real Fazenda de Vossa Majestade e ao seu serviço pois os Governadores e Ministros das Minas e São Paulo não tem tempo preciso para fazer as diligências de que em tão poucos dias se

362 Evaldo Cabral na análise sobre o Brasil Holandês cita alguns escritos de Luís Álvares Barriga de meados do século XVII e aponta que o arbitrista definia frota como um sistema de navegação em comboio apoiado por uma frota de cinco galeões da Coroa, que partindo anualmente de Lisboa, correrias o litoral brasileiro da Paraíba a São Vicente. Foi aplicado pelo governo português em 1649 mediante a Criação da Companhia Geral de Comércio do Brasil. Evaldo Cabral de Mello (Org.) *O Brasil Holandês*. São Paulo: Penguin Classics, 2010. p. 124. Já Corcino Medeiros explica que de 1595 a 1640 o poderio português sofreu sérios reveses com a concorrência agressiva de seus competidores, ao mesmo tempo em que perdeu suas conquistas e viu sua marinha destruída pelos inimigos de Espanha. Foi exatamente nesse período que apareceu a instituição das frotas de comércio como medida destinada a oferecer a maior segurança ao comércio e navegação. SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p. 42.

> examinem bem os autos se tirem testemunhos e se colhem informações particulares para instruir os requerimentos que se manda informar.[363]

Um dos fatores mais relevantes para preservação das vantajosas arrematações do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, apontados por Francisco Luís Sayão, era a adequação do "tempo de frota" de Lisboa para o Rio de Janeiro e de saída do Rio de Janeiro para Lisboa. Durante o século XVIII, esse sistema de frotas constituiu-se em motivo de reclamações e insatisfação nos portos tanto por parte dos mercadores e mestres quanto dos produtores coloniais que, muitas vezes, não gozavam de "tempo suficiente para preparar, remeter e embarcar sua produção no prazo estipulado"[364] para a saída dos navios. O contratador da dízima listava alguns problemas quanto ao tempo curto de permanência das frotas:[365] "a falta de tempo conveniente para que do Rio de Janeiro fosse dado recado nas Minas pelo qual pudessem vir os carregadores com dinheiro para pagarem as despesas da Alfândega e assim o rendimento ser enviado para Lisboa" e o envio de remessas para Lisboa a fim de se efetuarem os pagamentos das mercadorias que eram destinadas ao Rio de Janeiro. Portanto, afirmava que:

> O coronel Álvaro Sanches de Brito chegando ao Rio de Janeiro fez publicar um edital que a frota se não havia de demorar mais que 40 dias e sendo saída esta notícia nas Minas por ser tão pouco tempo que se dava para a saída da frota não desceram ao Rio de Janeiro os mercadores das Minas a fazer pagamentos e comprar fazendas na certeza de que já não acabou a frota.[366]

A solicitação do tempo de permanência da frota na cidade do Rio de Janeiro demonstra o grau de consciência que o homem de negócio Francisco Luís Sayão – contratador da dízima da Alfândega – tinha dos entrelaçamentos dos circuitos comerciais entre: 1) o Norte da Europa e Lisboa; 2) Lisboa e Rio de Janeiro; e 3) Rio de Janeiro, Minas e São Paulo. O remédio imediato para a preservação do sucesso comercial dessas rotas era uma duração maior de estadia da frota no

---

363 AHU, Cx.20, D. 2253 – Lisboa, 23 de Janeiro de 1730 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do comerciante Francisco Luís Sayão solicitando a prorrogação do edital de partida da Frota do Rio de Janeiro para o fim do mês de março, período de entrega das fazendas encomendadas: recomendando o dito Conselho que esta prorrogação seja apenas até ao final de Fevereiro.

364 BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 178-179.

365 AHU, Cx.20, D. 2253 - Lisboa, 23 de Janeiro de 1730 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do comerciante Francisco Luís Sayão solicitando a prorrogação do edital de partida da Frota do Rio de Janeiro para o fim do mês de março, período de entrega das fazendas encomendadas: recomendando o dito Conselho que essa prorrogação seja apenas até ao final de Fevereiro.

366 *Id.*

Rio, pois isso possibilitaria o tempo de *fabricação do ouro na Casa da Moeda*[367], e maior lucro para o contratador. Assim o referido contratador alegava ao Conselho Ultramarino:

> o Edital para a Frota partir no último deste mês de janeiro havendo chegado no último de novembro sem dar tempo ao consumo das fazendas que **ficaram no Rio de Janeiro nem para se procederem** mandar vir do Norte da Europa para irem para o mesmo Rio de Janeiro se faz preciso ao Suplicante representar por este Conselho a Vossa Majestade não só as razões referidas, mas as mais que no presente caso concorrem pois é que nesta Corte não há fazendas que se podem embarcar em razão de que os homens de negócio não podiam antever as que lhe seriam necessárias nem poderem saber as que se lhes pediriam na frota para estarem prontas o que só se podia fazer cerco com os avisados que vieram na frota: sendo também de considerar ser preciso tempo para o consumo dos gêneros que vem do Rio de Janeiro para com o produto se remeterem para o Brasil o que se não pode fazer com a brevidade da saída das Frotas tanto desta cidade (Lisboa) como da do Rio de Janeiro onde por esta causa se não despachavam a pagamento.[368]

Os argumentos de Francisco Luís Sayão nos permite inferir sobre a existência de um controle das rotas de comércio por parte da elite mercantil residente na metrópole. A atuação desse grupo demonstra uma preocupação com o lucro da venda das mercadorias que abasteciam as Minas e com o lucro das transações comerciais que eram realizadas na Europa. Não é a excelência do porto do Rio de Janeiro que importa aqui, mas a constatação de que existiam grupos mercantis na metrópole que controlavam o tempo de duração das frotas, os rendimentos dos tributos da Alfândega e as rotas de comércio interno entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais na primeira metade do século XVIII.

Do mesmo modo que Francisco Luís Sayão, o contratador José Ferreira da Veiga, no requerimento que solicitava a diminuição do valor do contrato da dízima arrematado em 1745, apontava que os direitos das fazendas das frotas era a principal substância de interesse de

---

367 Sobre as Casas de Fundição e da Moeda Paulo Cavalcante expõe que elas mantinham relações muito próximas, especialmente no que concernia aos descaminhos. De início, as casas da moeda na América portuguesa eram volantes. A primeira casa fixa foi instalada na Bahia (1695), depois transferida para Pernambuco e, somente no começo do século XVIII, definitivamente fixada no Rio de Janeiro. Paulo Cavalcante de Oliveira Junior. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750).* Tese (Doutorado em História Social). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2002. p. 57. Para as Casas da Moeda e Fundição ver: CARRARA, Angelo Alves. Amoedação e Oferta Monetária em Minas Gerais as Casas de Fundição e da Moeda de Vila Rica. *Revista Varia História*. v.26. n.43. Belo Horizonte: UFMG, 2010. Sobre a moeda no século XVII, ver a seguinte dissertação: COELHO, Rafael da Silva. *Moeda no Brasil no Final do Século XVII.* Dissertação (Mestrado em História Econômica). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2013.

368 AHU, Cx.20, D. 2253 - Lisboa, 23 de Janeiro de 1730 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do comerciante Francisco Luís Sayão solicitando a prorrogação do edital de partida da Frota do Rio de Janeiro para o fim do mês de março, período de entrega das fazendas encomendadas: recomendando o dito Conselho que esta prorrogação seja apenas até ao final de Fevereiro.

arrematação.[369] Nesse sentido, a base de atração de investimento na arrematação do contrato tanto da Coroa portuguesa quanto do grupo mercantil era a taxação pelo comércio. E durante toda a primeira metade do século XVIII, esse grupo atuou na arrematação de contratos de tributação da Alfândega. Assim Ferreira da Veiga argumentava:

> Diz Joseph Ferreira da Veiga que arrematando neste Conselho o ano próximo passado o Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro por tempo de três anos que principiando no primeiro de Janeiro do presente em preço de 524 mil Cruzados por cada um deles livres para a Fazenda Real se capacitou o suplicante justamente que no dito Contrato se observaria o Costume ali praticado de mediar a chegada e partida das frotas o tempo conveniente no qual houvesse lugar de poderem vir de fora as fazendas e de se comprarem e carregarem em cujos direitos consistia a substância do Contrato.[370]

Ainda pelo requerimento desse contratador, constatamos que, nos anos de 1738, 1739, 1740, 1741, 1742, 1743 e 1744, o sistema de frotas funcionou de acordo com o tempo estabelecido, por isso o seu interesse na arrematação do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro no ano de 1745. Nessa perspectiva, existia um estudo prévio por parte do grupo de homens de negócio para realizar o investimento em contratos de tributação da Alfândega.

O sucesso do comércio entre metrópole e colônia era a razão que levava a Coroa a atrair investidores particulares nos contratos de tributação realizados pela Alfândega do Rio de Janeiro na primeira década do século XVIII. A argumentação de Ferreira da Veiga em relação à pesquisa prévia do bom funcionamento do comércio, em anos anteriores a arrematação do contrato, justificou o seu investimento no contrato da dízima daquela localidade. Além disso, outra justificativa foi a declaração de guerra entre a França e Inglaterra que prejudicou o comércio de fazendas com Reinos estrangeiros. Portanto, ser contratador da dízima da Alfândega não implicava apenas em arrematar o contrato, mas observar a dinâmica comercial entre Portugal e Reinos estrangeiros, entre Portugal e Brasil. Tratava-se de uma concessão feita pelo Rei a um grupo de homens de negócio que arrematavam não só a dízima, mas diferentes tipos de contratos. Vejamos abaixo a dinâmica do sistema de controle dos direitos da Alfândega,

---

369 AHU, CX. 37, D. 3910- Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

370 AHU, CX. 37, D. 3910- Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

> Nesta boa fé e estado atual em que estava o Comércio e também na certeza de que na Introdução das fazendas que costumavam vir dos Reinos Estrangeiros não haveria novidade prejudicial ao Contrato animou o Suplicante a dar por eles semelhante preço sempre debaixo da cláusula entendida nestes Contratos de se conservarem as coisas no mesmo Estado em que estavam no tempo em que se arrematam como logo depois sobreveio a declaração da guerra entre França e Inglaterra se senão extinguiu de todo se demorou e se impossibilitou grandemente o comércio das fazendas por este Reino e que dele saíram de embarcar para o Rio de Janeiro principiou o Contrato do Suplicante a receber do ano intolerável a conteúdo nos direitos que são os frutos dele em que consiste a sua sustância (*sic*) da saída da frota deste ano e seja ainda mais intolerável este prejuízo porque nem será possível tomadas que se faz necessário a frota para descarregar completamente (*sic*) fácil achadas (*sic*) as fazendas o conseguir a compra e mais preparos deles para descarregarem a quantia do tempo.[371]

Nesse aspecto, com base na leitura de Fernando A. Novais, podemos definir esse processo como detenção do *exclusivo* da transação ultramarina:

> No seu limite, pode pertencer a um empresário único; é o caso, por exemplo, dos monopólios régios, os estancos, ou a situação da coroa portuguesa na primeira fase do comércio oriental. Neste caso, o empresário único detém a exclusividade da compra de produtos externos isto é, da procura desses produtos no mercado externo (trata-se aí, em termos técnicos, de um monopsónio); detém, também naturalmente, a exclusividade de oferta dos produtos no mercado da economia central (monopólio, tecnicamente falando). O mais comum é a exclusividade do comércio colonial pertencer à classe empresária mercantil da metrópole. Neste caso, trata-se do privilégio de um grupo de empresários, os mercadores da metrópole. Na colônia, esse grupo detém então a exclusividade da compra de produtos coloniais, bem como da venda de produtos europeus no mercado colonial.[372]

Em relação ao contrato, os homens de negócio quando o arrematavam eram submetidos às regras de exploração estabelecidas pela Coroa portuguesa, sendo participantes do custo da montagem do aparato "burocrático" para sua execução juntamente com agentes do Estado.

Assim, como nos contratos do Consulado, da Casa da Índia, na metrópole, nos contratos das entradas paras as Minas e das Alfândegas colônias, entre outros, a base jurídica de anulação dos contratos arrematados por particulares era a mesma.

A questão do controle, por parte do monarca dos grupos empresariais, é identificado por Luiz Antônio Silva Araújo como um "aspecto importante o processo de fortalecimento do poder

---

371 AHU, CX. 37, D. 3910 - Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

372 NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* 8.ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2005. p. 89-90.

régio no Reinado de Dom João V, que terá continuidade no governo de Dom José I (1750-1777)". Para Silva Araújo, "o controle de redes de negociantes sobre a arrematação dos principais contratos de tributos e direitos régios foi se ampliando no governo pombalino, dando continuidade a um processo que se iniciara no governo anterior de Dom João V".[373]

Os contratos da Alfândega fluminense, nesse sentido, devem ser analisados sob a ótica de um meio de controle dos grupos mercantis, em que o Rei exercia o papel de *príncipe locador*,[374] ou seja, em última instância, o responsável direto pelos contratos de tributos. Por outro lado, o grupo de homens de negócio arrematantes dos contratos de tributos no Conselho Ultramarino caracterizamos como *protutor*,[375] ou seja, um indivíduo nomeado através de lanços de leilão designado como tutor pelo Rei para administrar e fiscalizar os tributos aduaneiros do Rio de Janeiro. Esse termo era utilizado nos requerimentos de anulação do contrato, portanto, o que prevalecia na administração dos tributos era a autoridade soberana do Rei.

Em casos da diminuição do volume do comércio o Rei era considerado o responsável pela proteção e preservação daquilo que foi arrematado no Conselho Ultramarino. Em vista disso, o controle dos homens de negócio e do comércio pelo monarca gerava uma margem de respaldo do contratador diante de algum inconveniente com o comércio. No trecho do documento, podemos verificar uma situação em que fatores externos prejudicavam os lucros gerados pelo exclusivo do comércio colonial e o contratador solicitava a garantia de preservação da sua atuação no mercado de investimento de tributos da Alfândega,

> E porque é preciso ao suplicante o protutor esta alteração e inovação que já experimenta no Contrato e que lhe causa prejuízo desmarcadíssimo e digno de encampação por não ser cada um destes casos compreendidos na renúncia geral que o suplicante fez na condição quinta, nem sustentável de direito ainda quando se compreendessem nela por se não praticar nestes Reinos e se desterrar deles a lei Serpe, chamada vulgarmente de Serpente pela sua iniquidade que nem ainda em Castela aonde nasceu foi admitida sem gravíssimo (*sic*) sentando pelos mesmos Castelhanos e sem nenhuma dúvida pelos nossos que os condutores reais se não sujeitassem a referida lei para deixar de se lhe compensar no preço do Contrato o dano causado na substância dele ainda que fosse Reiniciado expressamente porque dizem geralmente os A que nem lei expressa nem condição do Contrato nem renunciação positiva possa neste caso pré gravar ao Condutor passando a afirmar que não

373 ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Em Nome do Rei e dos Negócios: Direitos e Tributos Régios Minas Setecentistas (1730-1789).* Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense , 2008. p. 175 (PDF sem numeração).
374 AHU, CX. 37, D. 3910- Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.
375 *Id.*

> há cautela em direito nem se pode ex-cogitar para que o referido condutor fique sujeito a denúncia nascida destes princípios nos direitos contratados, sendo finalmente ponderal na atenção de Vossa Majestade que se nos tempos em que havia fazendas e a liberdade de virem dos Reinos Estrangeiros que hoje não há pelo impedimento causado pela guerra eram tais e tão certas as dilações que se davam entre um e outra frota com maior razão se deveria atender este Requerimento do Suplicante vendo-se que não havendo fazendas nem possibilidade para virem em vinte e oito dias a frota, eminente e que é justo se acautele por ser da obrigação do Suplicante que é certo que quando contratou se lhe propusesse este caso não tomaria sobre si.[376]

De fato, é nesse momento que observamos o quanto a colônia é geradora de lucros para os mercadores metropolitanos. Assim a exploração dos contratos da dízima da Alfândega promovia a transferência de rendas via contratadores de tributos para o Reino, e buscava garantir o exclusivo comercial e a reserva de mercado das colônias para a metrópole, uma vez que aos contratadores interessava manter a maior extração de lucros. A respeito disso Fernando A. Novais analisou esse processo como o mecanismo fundamental, gerador de lucros excedentes, ou seja, dos lucros coloniais. O autor dizia ainda:

> Promovia-se, assim, de um lado, uma transferência de renda real da colônia para a metrópole, bem como a concentração desses capitais na camada empresária ligada ao comércio ultramarino.[377]

Podemos, desse modo, considerar a arrematação de contratos de impostos alfandegários como um sistema de arrendamento de um negócio em favor de uma camada empresarial da metrópole, formada por homens opulentos da Praça de Lisboa, que podiam levar a formação de sociedades, algumas de curta duração e outras mais duradouras[378] e que se articulavam a fim de exercerem controle sobre interesses comerciais que também pertenciam a Coroa.

---

376 AHU, CX. 37, D. 3910 - Lisboa, 01 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga, e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas de seus contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e entradas das Minas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

377 Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* Oitava Edição. São Paulo: Editora Hucitec, 2005, p. 88-89.

378 Cf. ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Negociantes portugueses: as redes nas arrematações de direitos e tributos régios. In: ALMEIDA, Carla Maria; OLIVEIRA, Monica Ribeiro. *Nomes e números: alternativas metodológicas para a História econômica e social*. Juiz de Fora: UFJF, 2006. p. 159.

5.2 CONTRATADORES E FIADORES

Os contratadores, como já vimos, integravam um seleto grupo de negociantes, bem relacionados e possuidores de grande cabedal que investiam em diferentes atividades, arrematando importantes contratos. Junto a eles, o fiador era a pessoa que assumia a responsabilidade de avalizar o contrato quitando sua dívida se necessário.

Abaixo segue a lista de todos os contratos com os respectivos contratadores e valores da arrematação da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Tais valores são referentes ao quanto os contratadores pagavam pelo direito da exploração da cobrança e não o montante arrecadado.

Quadro 8 – Contratadores da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro

Anos	Arrematante e fiador	Dia e mês	Preço por ano
1712 1713 1714	**Antonio Pereira Pinto** José Ramos da Silva	1º de Janeiro	Cento e trinta e três mil cruzados
1715 1716 1717 1718 1719 1720	Não houve arrematação		
1721 1722 1723	**José Ramos da Silva** Bento da Silva Marinho	1º de Janeiro	Cento e sessenta e seis mil e quinhentos cruzados
1724 1725 1726	**José Rodrigues** Antonio Luiz de Madureira, Pedro Barreiros, José Correa Moura	1º de Janeiro	Duzentos e quarenta e três mil cruzados
1727 1728	Não consta que tenha sido arrematado		
1729 1730 1731	**Francisco Luís Sayão** João Mendes de Almeida, Pedro Neto Palhais, Jaques Nobel e Vasco Lourenço Veloso	1º de Janeiro	Trezentos e cinco mil cruzados e cem réis
1732 1733	**Gaspar de Caldas Barbosa** Gaspar Graça Bivar	1º de Janeiro	Duzentos e sessenta e nove mil cruzados

1734			
1735 1736 1737	**Manoel Peixoto da Silva** Francisco Luís Sayão	1º de Janeiro	Quatrocentos mil cruzados
1738 1739 1740	**Estevão Martins Torres** João da Costa Guimarães		Quatrocentos e oitenta e sete mil cruzados e cinco mil réis
1741	Não consta que tenha sido arrematado		
1742 1743 1744	**Pedro Rodrigues Godinho** Antonio da Silva de Araújo	1º de Janeiro	Quinhentos e vinte e um mil cruzados
1745 1746 1747	**José Ferreira da Veiga**	1º de Janeiro	Quinhentos e vinte e quatro mil cruzados
1748 1749 1750	**Francisco Ferreira da Silva e Companhia** José Machado Pinto, Manoel Fernandes Cruz, Luiz Mendes Cordeiro, José Abreu de Mira, José Bezerra Seixas, Caetano do Couto Pereira, Antonio Pereira de Souza, Manoel de Souto	1º de Janeiro	Quinhentos e seis mil cruzados
1751 1752 1753	**José Bezera Seixas** Caetano do Coutto Pereira	1º de Janeiro	Quinhentos e seis mil cruzados

Fonte: Elaborado pelo autor.[379]

Esses contratadores arrematavam o contrato da dízima em leilão no Conselho Ultramarino por um preço fixo, como demonstrado no Quadro 8. Dessa maneira, o Rei transferia a terceiros as atividades de arrecadação e de fiscalização do tributo aduaneiro, o que nos faz entender o Estado como um promotor não apenas da defesa dos seus interesses e arrecadação tributária era um deles, como também de interesses diversos, como os dos homens de negócio que através do arrendamento de tais contratos, também se inseriam na parcela dos que lucravam com a exploração colonial.

379 AHU, ACL, CU, Cx. 129, D. 10263 – Relação de todos os contratos do Rio de Janeiro que constam terem sidos arrematados desde 1671 na secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo que foram arrematados, das pessoas que os arrematarem e os seus preços para a Fazenda Real (30 de Janeiro de 1787). ANTT, Contratos do Brasil, 1738-1743. Fonte: Manuscritos do Brasil, Livro 28, AHU, Códice 1269 – Mapas dos contratos reais do Conselho Ultramarino.

No negócio do contrato, é possível também verificar a articulação de vários negociantes que assumem papéis ora de contratadores ora de fiadores, formando assim uma espécie de teia que se estende por vários negócios. De acordo com Luiz Antônio Araújo o fiador "possuía a posição de sócio nos contratos e, especialmente a partir de 1750, corresponsável pelo pagamento do valor ao Erário Régio".[380]

Vasco Lourenço Veloso é um de homem de negócio que atuava em diferentes ramos: era contratador da dízima da Alfândega da Bahia,[381] fiador de Francisco Luís Sayão, contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e ainda proprietário de um navio chamado de Europa e que fazia comércio de Lisboa com a região de Surate e Coromandel na Índia. Documento do Arquivo Histórico Ultramarino mostra que Veloso solicitou permissão para que o seu navio parasse na cidade do Rio de Janeiro quando do retorno de sua viagem da Índia. O seu negócio envolvia mercadorias vindas de Londres, da Costa do Marfim, e a solicitação para levar consigo dois estrangeiros que falassem a língua daquele local para facilitar a realização das negociações e vendas das mercadorias, demonstra a proficiência do comércio com essa região. Nesse sentido, o referido comércio é o grande motivador da aproximação entre homens de negócio que arrematavam os tributos da Alfândega, tendo o Rei como o grande comerciante desses contratos.[382]

A autorização de parada no porto do Rio de Janeiro por parte do Rei Dom João V partiu do interesse de ter doze por cento do valor de uma carga de salitre que seria negociada na Holanda por Vasco Lourenço Veloso. Nesse aspecto, a condição de permissão da parada de navios da Índia, na cidade do Rio de Janeiro, estava relacionada ao volume rentabilidade que esse grupo de empresários realizava com produtos do ultramar com o restante da Europa. Logo a renda se concentrava nas mãos de uma classe empresária e também nas mãos do Rei, sendo a Alfândega um meio de obtenção de aumento de lucros via arrematação de contratos. Acerca do comércio de salitre com a Holanda, a ordem era a seguinte:

---

380 Luiz Antônio Silva Araújo. *Em Nome do Rei e dos Negócios: Direitos e Tributos Régios Minas Setecentistas (1730-1789).* Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008. p. 153-154 (PDF sem numeração).

381 AHU, Cx. 17, D. 1452 – Bahia – Avulsos. [Ant.] a 9 março 1723 - Requerimento do contratador da dízima da Alfândega Vasco Lourenço Veloso ao Rei [D. João V] solicitando ordenar ao provedor da Alfândega que mande dar todos os materiais para se fazer chaminé e fornalha e que faça o selador e escravos da Alfândega observarem a forma própria de selar.

382 AHU, Cx.26, D. 2723 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitada por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro alguns gêneros transportados da Costa de Coromandel e Benguela a bordo do navio Europa, conforme a nova condição do Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Anexo carta, aviso, requerimento, provisão (cópia) e contrato (impresso). Lisboa, 23 de dezembro de 1733.

> E porque além da conveniência que tinha a minha fazenda e o Reino na introdução de um comércio tão útil se expunha as mais condições que forem juntas e capazes da sua possibilidade: me pedia fosse exercido conceder-lhe a referida licença com a faculdade de levar dois estrangeiros que saibam as línguas para fazer as ditas negociações voltando por um dos portos do Brasil a fim somente de sair de comboio para este Reino e não para vender fazenda alguma da sua carga que para o dito efeito se lhe passa sem as ordens desnecessárias pelos Tribunais a que toca para levar o resto da carregação em patacas. E atendendo ao seu requerimento o que se juntou um papel assinado pelo suplicante e por vários homens de negócio mais porque se obrigam a entregar a fazenda real todo o salitre que trouxer a dita Nau **por menos doze por cento do que valer em Holanda** ao tempo da entrega o qual ao mesmo tempo lhes verá será pago de cujo papel e requerimento se deu vista ao Procurador de minha fazenda. Hei por bem por Resolução de doze do presente mês e ano tomada em consulta do meu Conselho Ultramarino conceder ao suplicante a faculdade que intenta para poder mandar a sua Nau ao porto de Surate e Costa de Coromandel na forma que pede debaixo das condições com que nesta se obriga.[383]

Vasco Lourenço Veloso era ainda sócio de um dos homens mais importantes da Praça de Lisboa, Francisco Pinheiro, além de todos os negócios já acima citados, ainda vendia salitre para a Holanda e comprava mercadorias na Inglaterra. Portanto, o empresário investidor tinha uma diversificação de negócios que possibilitava o Rei oferecer a exploração de tributos na colônia. Era filho mais velho de João Lourenço Veloso, proprietário do ofício de Escrivão da receita e despesa da Alfândega de Buarcos em Portugal. Em 22 de dezembro de 1761, Vasco Lourenço Veloso se tornou proprietário do mesmo cargo do pai.[384] Além das transações comerciais apresentadas, Vasco Lourenço possuía atuação na Alfândega e por isso foi concedido a ele:

> O Doutor Vasco Lourenço Veloso possuía os requisitos necessários que bem servir o dito ofício como outro sim constou por informação do Desembargador e Superintendente Geral das Alfândegas do Norte de que houve vista o Procurador da Fazenda e confiar dele que de tudo o que encarregar servirá bem e fielmente. Houve por bem fazer mercê da propriedade do ofício de Escrivão da receita e despesa.[385]

Em relação a outro contratador, Francisco Luís Sayão foi fiador de Manoel Peixoto da Silva[386] que arrematou o triênio de 1733 do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Assim, podemos constatar que esses homens estavam envolvidos nos contratos aduaneiros ora

---

383 AHU, Cx.26, D. 2723 - Lisboa, 23 de dezembro de 1733 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitada por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro alguns gêneros transportados da Costa de Coromandel e Benguela a bordo do navio Europa, conforme a nova condição do Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Anexo carta, aviso, requerimento, provisão (cópia) e contrato (impresso).

384 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Registro Geral de Mercês de Dona Maria I, livro 1, fólio 233.

385 *Id.*

386 Será obrigado ele contratador (Manoel Peixoto da Silva) a pagar as propinas costumadas para cuja arrematação precederam editais, e as mais solenidades que dispõem o regimento e na forma dele deu nesse Reino as fianças necessárias e por fiador a Décima a Francisco Luís Sayão. *Id.*

como contratadores, ora como fiadores, sempre buscando estratégias para lucrar com a arrecadação de tributos. A posição de fiador garantia a sociedade no negócio e a facilidade no despacho de mercadorias na Alfândega. Portanto, existia uma ligação entre o comércio de mercadorias e a arrematação de contratos de tributos da Alfândega.

No contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, arrematado por Manoel Peixoto da Silva em 1733, verificamos que pertenceria "a ele contratador o navio o rendimento dos Navios da frota, que se acha de Lisboa para o Rio de Janeiro e no de Santos, dentro do referido tempo de três anos, ou seja, idos da cidade do Porto, Viana, Ilhas, Índia ou Macau".[387] Como condição existia a possibilidade de embarcações da Índia ou de Macau usufruírem do porto do Rio de Janeiro como local de parada desde que pagassem os dez por cento do imposto da dízima. Esse foi o único contrato que encontramos a citação da possibilidade de embarcações da Índia ou de Macau de irem até o porto do Rio de Janeiro, pois os demais identificamos apenas embarcações do Porto e/ou de Lisboa. Isso é uma evidência da ligação de Francisco Luís Sayão com Vasco Lourenço Veloso, dono do navio Europa que realizava comércio com a Índia. Assim, verifica-se que os homens de negócio arrematantes dos tributos da Alfândega do Rio de Janeiro compartilhavam do mesmo objetivo de explorar ao máximo a atividade comercial e com isso obter parcela dos lucros do comércio colonial.

O Quadro 9 revela a quantidade de investimentos do Manoel Peixoto da Silva que tinha como fiador Francisco Luís Sayão que era sócio de Vasco Lourenço Veloso:

387 AHU, Cx.26, D. 2723 - Lisboa, 23 de dezembro de 1733 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitada por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro alguns gêneros transportados da Costa de Coromandel e Benguela a bordo do navio Europa, conforme a nova condição do Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Anexo carta, aviso, requerimento, provisão (cópia) e contrato (impresso).

Quadro 9 – Manoel Peixoto da Silva e seus negócios

Manoel Peixoto da Silva
Contratador da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro de janeiro de 1734 até dezembro de 1737. O contrato foi arrematado pela quantia anual de quatrocentos mil cruzados e teve como fiador Francisco Luís Sayão.
Foi fiador dos seguintes contratadores • João Francisco – contrato dos tostões que pagam os escravos na Bahia/ Contrato da dízima da Alfândega da Bahia/ Contrato da chancelaria da Bahia • José Gomes da Silva – contrato da Ervas Urzela • Manoel Barbosa Torres – contrato dos novos direitos do Reino de Angola/contrato dos direitos velhos do Reino de Angola
Contraiu dívidas pela execução dos seguintes contratos: • Contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro • Contrato da pesca das baleias • Contrato da dízima da Alfândega da Bahia • Contrato da chancelaria da Bahia • Contrato da Erva Urzela • Contrato dos tostões que pagam os escravos da Alfândega da Bahia • Contrato dos direitos do Reino de Angola

Fonte: Elaborado do autor.

Francisco Luiz Sayão, homem de negócio, citado como fiador de Manoel Peixoto, era filho de Manuel Gonçalves Sayão, proprietário do cargo de Feitor da Alfândega da Vila de Serpa em Portugal. Após a morte do pai, ele obtém a propriedade do mesmo cargo em 6 de novembro de 1699.[388] Nesse sentido, verificamos que tanto Sayão como Vasco Lourenço Veloso já possuíam um conhecimento das transações aduaneiras antes de realizar investimentos nos contratos de tributos das Alfândegas do ultramar, seja como contratador e/ou fiador.

José Bezerra Seixas outro homem de negócio que arrematou o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro ocupou o cargo de Guarda-Mor do Consulado da Entrada e Saída da Casa da Índia em 24 de novembro de 1753. Segundo Bruno Aidar Costa, Seixas estava entre os grandes fiadores envolvendo a capitania de São Paulo no século XVIII, e a trajetória dele era a

388 Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Registro Geral de Mercês, Dom Pedro II, Livro 13, fólio 67.

seguinte: nasceu em Lisboa e cresceu em Viana após a morte do genitor. Provinha de uma família mercantil enriquecida em duas gerações. A avó materna possuía loja no Terreiro do Paço e o pai foi caixeiro tendo depois evoluído nas lides mercantis, alcançando o ofício de homem de negócio de grosso trato em Lisboa, servindo como procurador da mesa dos homens de negócio da cidade.

Consta que José Bezerra Seixas, quando jovem, havia embarcado com fazendas para o Brasil e em 1738 já figurava como homem de "grande crédito e grosso trato". José Ferreira da Veiga afirmava tê-lo conhecido na Bahia, onde, vindo do Rio de Janeiro, fora comprar fazendas da nau da índia em 1732, confirmando a atuação de Seixas na colônia, antes mesmo de ter fixado residência em terras americanas. Em 1738, arrematou o contrato do tabaco do Rio de Janeiro, onde foi se estabelecer, tendo antes passado alguns meses na Bahia na residência de um tio.[389]

Em face dessas trajetórias, verificamos que o grupo predominante de empresários, implicados na arrematação dos contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII, estavam envolvidos com outros negócios e em alguns casos familiarizados com ofícios aduaneiros.

Todavia, em algumas ocasiões, é possível verificar que, na prática dos contratos, mecanismos informais de acesso. Dessa forma, uma figura obscura se misturava aos demais homens de negócio: eram os "testa de ferro". Suscetível de ser identificado, mas difícil de ser dimensionado em razão de sua atividade pressupor segredo[390] era um artifício que procurava encobrir por ser indicativo de um conluio, o que era proibido pela legislação portuguesa da época. Dessa forma, também em relação aos contratos aduaneiros, é possível identificarmos a ação desses personagens, como no caso de Manoel Martins que arrematou o contrato da dízima da Alfândega dos navios soltos do Rio de Janeiro por tempo de dois anos (1727 e 1728). Assim, logo após ter arrematado o referido contrato, Manoel Martins, negociante e morador do Porto, trespassou o mesmo contrato a José Ramos da Silva (que havia arrematado o contrato da dízima no período de 1721 a 1723) e que por hora estava impedido de fazer aquela arrematação. De acordo com o documento,

---

389 Informações extraídas da seguinte tese: Bruno Aidar Costa. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808.* 2012. (Tese) Doutorado em História Econômica - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. p. 154.

390 ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Negociantes e contratos de tributos e direitos régios na Bahia setecentista: notas de pesquisa. In: IV Encontro Estadual de História. *Anais.* Vitória da Conquista, ANPUH, 2008. p. 3.

> A arrematação que se fez e que nela foi simulada ainda a cedes na forma da escritura que logo figura em José Ramos da Silva que para fraudar a lei que lhe proíbe semelhantes contratos, simulou um Manoel Martins que dizem ser seu cunhado e que como procurador do mesmo fizera em seu nome aquela arrematação o suplicante que naquele negócio não teve mais que servir de simulação em fraude da lei a que o negócio sempre foi de José Ramos da Silva.[391]

O que verificamos é que os contratadores, embora atuassem em nome do Rei, estavam submetidos a certos mecanismos de controle que tinham por objetivo limitar suas ambições nos lucros. Entretanto, as práticas de se utilizar de testas de ferro nos processos de arrematação permitia aos contratadores burlar a legislação vigente e controlar um maior número de negócio, apesar dos impedimentos impostos pela Coroa.

5.3 OS PROBLEMAS NA ARRECADAÇÃO DO TRIBUTO

Os contratadores da dízima geralmente reclamavam das dificuldades para cobrar os direitos de dez por cento sobre as fazendas que chegavam ao porto fluminense. Era condição do contrato que, durante no triênio de sua vigência, a sociedade de empresários que investiu na arrematação deveria receber três frotas das cidades de Lisboa e do Porto, porém essas frotas não chegavam no tempo adequado ao Rio de Janeiro. Tal fato era uma prerrogativa para o contratador Francisco Luís Sayão e seus fiadores recorrerem ao Conselho Ultramarino na solicitação da diminuição do pagamento dos rendimentos da dízima a Fazenda Real.

Em nove de Janeiro de 1729, Francisco Luís Sayão arrematou o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro no Conselho Ultramarino. O contrato tinha duração de três anos e terminou em 1732. No entanto, nesses três anos, várias foram as dificuldades encontradas para o cumprimento de recebimento dos valores de arrecadação da dízima.

Sayão argumentava que durante o seu contrato “não tinha recebido nenhuma frota da cidade do Porto”.[392] Nesse sentido, Luís Sayão tinha juridicamente um fato para recorrer ao Conselho

---

391AHU, Cx.7, D.746 - São Paulo Alfredo mendes Gouveia. Lisboa, [ant.] a 17 de novembro de 1730 – Alfredo Mendes Gouveia - Procuração (traslada da) lavrada pelo tabelião Manuel Passos de Carvalho, pela qual o negociante Manuel Martins, morador no Porto, e acidentalmente em Lisboa, constitui seu procurador, Manuel da Costa Barbuda, com plenos poderes para outorgar e trespassar, a José Ramos da Silva, o contrato das dízimas das Alfândegas do Rio de Janeiro.

392AHU, Cx.22, D. 2388 - Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

Ultramarino e provar que a condição vinte e sete,[393] estabelecida pelos secretários, não era cumprida pela Coroa. O contratador solicitava a diminuição do pagamento à Fazenda Real. O valor pelo qual o contrato foi arrematado e que deveria ser pago à Fazenda Real era de trezentos e cinco mil cruzados e cem mil réis por cada ano da administração da dízima com um acréscimo de 62 cruzados por ano do contrato antecedente.

Francisco Luís Sayão descrevia que no porto do Rio de Janeiro "chegavam muitas naus de Macau com gêneros de seda e não pagavam direitos na Alfândega".[394] Esse era um dos motivos para o contratador justificar a falta de cumprimento do pagamento de arremate dos valores pagos pelo contrato à Fazenda Real.

As fazendas vindas de Macau não pagavam a dízima na Alfândega do Rio de Janeiro pelo fato de virem em naus de guerra. Na realidade, os contratadores defendiam que todas as fazendas que chegassem ao porto do Rio fossem taxadas. Em oposição, os homens de negócio moradores da cidade que defendiam que apenas os gêneros vindos do Reino deveriam pagar os direitos da dízima. Assim, dizia o contratador Francisco Luís Sayão:

> que na chegada das naus de Macau ao Rio de Janeiro, com muitos gêneros de seda, de que não pagaram os direitos naquela Alfândega, como no empate que as ditas sedas fizeram as que haviam de remeter do Reino para poder pagar e devendo as ditas sedas e mais gêneros de Macau pagar os direitos, não os pagaram por dizerem que as naus em que vinham eram de guerra e por tempo certo de cinco viagens que findaram há muitos anos, e naquela se achavam contratados os direitos das Alfândegas da América, e tendo esperado aquela graça muitos anos antes do suplicante ter arrematado o contrato, e neste não excluíram as fazendas de Macau, se reconhece que estas estavam obrigadas a pagarem os direitos da dízima naquela Alfândega [...][395]

As embarcações vindas de Macau prejudicavam a boa arrecadação do grupo de empresários que investia na arrematação da dízima da Alfândega. Além disso, esses grupos não desejavam dividir os lucros do exclusivo comercial praticado pelo sistema de frotas vindas da metrópole com outras regiões. No porto do Rio de Janeiro, era comum o comércio com os navios estrangeiros e com outras capitanias do Estado do Brasil, e a isso podemos classificar como uma forma de

---

393 Havia de compreender três frotas vindas da cidade de Lisboa e do Porto ainda que seja necessário mais tempo para completar o valor do contrato seja necessário mais tempo que os três anos, e isso além dos navios soltos que fossem no tempo deles.

394 AHU, Cx.22, D. 2388 - Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

395 *Id.*

apropriação do lucro gerado pelo sistema colonial, não sendo esse fato a sua negação, mas o reforço de que o exclusivo gerava altos rendimentos. Esses homens também alertavam aos conselheiros ultramarinos a respeito do grande movimento de fazendas, valores e grupos mercantis que estavam circulando entre o Rio de Janeiro e diversas regiões da Europa, da Ásia, da África e outras capitanias da América portuguesa. Portanto, afirmavam que:

> as naus holandesas pela Fazenda Real se verificaram livre de direitos, abundando-se a terra de gêneros ricos e preciosos que ficaram suprimidas as remessas que se haviam de fazer deste Reino, e consequentemente os direitos da Alfândega, prejudicando o rendimento dela e desse fato experimentou o contratador de uma gravíssima perda [...][396]

Com a intenção de proteger o comércio entre as cidades de Lisboa e do Porto, o Rei Dom João V promulgou uma lei em 1738 que proibia o comércio de gêneros entre a Ásia e o Estado do Brasil. Nessa concepção, as frotas do Reino, que abasteciam a cidade do Rio de Janeiro com gêneros, estavam sofrendo com a competição de navios estrangeiros que traziam seda, algodão, porcelana, especiarias provenientes da Índia, China e Macau. Entretanto, o Rei permitia o comércio de fazendas da Ásia apenas nas embarcações dos homens de negócio do Reino. De fato, o Rei tentava preservar o comércio exclusivo e os lucros decorrentes dele. Contudo, o que se via, na realidade, era que o porto fluminense mantinha uma rede de contrabando com fazendas provenientes da Ásia. Esse fato preocupava o Conselho Ultramarino, pois a capitania do Rio de Janeiro estava sendo abastecida por navios estrangeiros prejudicando assim os rendimentos da dízima da Alfândega e o comércio entre o Reino e a colônia.

Assim, a respeito das fazendas da Ásia o Rei Dom João V ordenava:

> Sendo-me presente em consulta do Conselho Ultramarino, que sem embargo das repetidas ordens e regimentos, que proíbem dar se despacho na Alfândega fazendas de seda, algodão, porcelana, especiarias e quaisquer outros gêneros e drogas da Ásia que irem ao Rio de Janeiro em navios ou em outras embarcações que não forem minhas ou dos meus vassalos, se estão admitindo o despacho de fazendas e gêneros indistintamente, ainda que venham em navios estrangeiros, devendo na forma das referidas ordens reputar-se por perdidas, de que resulta gravíssimo prejuízo aos meus vassalos e ao comércio que costumam fazer com as fazendas da Ásia.[397]

---

396 *Id*.

397 Registro de uma lei pela qual se proíbe a entrada nos portos às fazendas de seda, algodão, porcelana, especiarias e quaisquer outros gêneros e drogas da Ásia que vierem em embarcações que não forem de portugueses e o mais que nela se contém. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 1, folha 92.

O Rio de Janeiro estava sendo abastecido por outros grupos mercantis estrangeiros além dos grupos mercantis das cidades de Lisboa e do Porto os quais tinham exclusividade de comércio com a cidade colonial. Esse fato gerava um grande número de correspondências ao Conselho Ultramarino por parte dos procuradores[398] de Francisco Luís Sayão solicitando a diminuição do valor total do contrato da dízima. Na maioria das vezes, eles utilizavam argumentos de contratadores anteriores para justificar que o Conselho Ultramarino deliberava a favor dos suplicantes, nesse caso, os procuradores do contratador.

Outra grande reclamação do contratador era a falta de circulação de moedas, o que prejudicava o bom comércio dos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro. Muitas frotas do Reino quando chegavam à cidade não conseguiam vender a totalidade das mercadorias e retornavam com as fazendas para a Europa. Isso ocorria porque os homens de negócio da praça fluminense não tinham moedas para negociar ou até mesmo pagar o imposto devido da dízima da Alfândega. Francisco Luís Sayão responsabilizava o Governador Luís Vahia Monteiro por não fabricar dinheiro na Casa da Moeda. Os procuradores de Francisco Luís Sayão também fizeram um protesto sobre a ausência de moeda ao comandante da frota Manoel Henriques pelo grande prejuízo que o Governador estava causando ao comércio da cidade.

O provedor da Fazenda Real Bartholomeu de Siqueira Cordovil afirmava que a falta de moeda na cidade do Rio de Janeiro estava gerando transtornos aos homens de negócio e inclusive também aos rendimentos da Fazenda Real, já que esta não estava recebendo o pagamento dos contratos arrematados. Segundo o provedor, os homens de negócio se queixavam da falta de moeda na capitania, porque não tinham como negociar as fazendas que provinham nas frotas do Reino ao porto fluminense. De fato, se esses homens não tinham moedas, consequentemente, não pagavam a dízima da Alfândega sobre as fazendas das cidades de Lisboa ou do Porto. Bartholomeu descrevia que:

> são grandes os clamores deste povo e principalmente dos homens de negócio pela falta de moeda para darem saída as suas fazendas e eu experimento o mesmo inconveniente na arrecadação da fazenda de vossa majestade não sendo possível o contratador fazer o pagamento por falta de moeda [...][399]

---

398 Os procuradores eram Inácio de Almeida Jordão e José Luís Sayão. Segundo Paulo Cavalcante Inácio era um grande comerciante envolvido, devassado e preso por descaminhos. Ver tese: Paulo Cavalcante de Oliveira Junior. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750).* São Paulo: USP, 2002, p. 162. Disponível em: http://www.teses.usp.br/.

399 A falta de moeda nesta capitania. ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, códice 80, volume 2, folha 82.

Nessa concepção, o provedor da Fazenda Real demonstrava para o Rei Dom João V que o comércio no Rio estava sofrendo embaraços e conflitos pela ausência de moedas que não chegavam das Minas Gerais. Gradativamente aumentavam as reclamações dos homens de negócio que não tinham como negociar as fazendas que vinham nas frotas de Lisboa ou do Porto. Isso refletia na cobrança da dízima, uma vez que não tendo comércio de fazendas oriundas das frotas das cidades de Lisboa ou do Porto, a Alfândega não tinha como cobrar os dez por cento relativos ao referido tributo. Esse movimento da falta de moeda possuía desdobramentos na Fazenda Real que não recebia integralmente os rendimentos dos contratos arrematados no Conselho Ultramarino. Assim, a ausência de moeda prejudicou os rendimentos do contratador Francisco Luís Sayão e de seus fiadores. Eis o relato de Bartholomeu de Siqueira Cordovil:

> todos se queixavam que este dano lhe provém da casa da moeda das Minas desde cujo estabelecimento experimentou esta falta pela qual me fizeram o requerimento o que não deferi de que remeto cópia para lhe mandar mais moeda provincial e o provedor da casa da moeda desta cidade também me fez o requerimento incluso o que dou a providência para algum ouro que baixar das Minas em barra se funde nesta casa da moeda, mas nem esta providência nem a que pretendem os homens de negócio extinguir a casa da moeda das Minas como desejavam podem remediar o dano de que se queixam sem prejuízo de sua majestade.[400]

Na realidade, dois fatores eram apontados como prejudiciais para a boa arrecadação da dízima da Alfândega: o primeiro era a entrada de outras embarcações vindas de fora do Reino e o segundo, a ausência de circulação de moedas quando chegavam às frotas de Lisboa ou do Porto.

Francisco Luís Sayão afirmava que as perdas prejudicavam "tanto o rendimento das frotas do Reino como da Alfândega no Brasil".[401] A Coroa estava sendo afetada dos dois lados do Atlântico. Perdia no momento que as fazendas da elite mercantil portuguesa, que embarcavam nas frotas para o Rio de Janeiro, não eram vendidas no destino e também na ausência de arrecadação do imposto da dízima. O imposto não podia ser arrecadado pela falta de moeda e pela entrada de produtos de outras regiões da Europa e do império português. Portanto, o que se percebe é que tal

---

400 A falta de moeda nesta capitania. ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, códice 80, volume 2, folha 82.
401AHU, Cx. 22, D. 2388 - Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

situação ia ao encontro dos pilares do próprio sistema colonial, já que a arrecadação fiscal ficava prejudicada assim como o lucro dos empresários metropolitanos.[402]

A questão da fabricação de moeda era um problema que prejudicava muito a Alfândega já que, com a falta de circulação daquela, os homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro não podiam pagar pelas fazendas. As moedas deveriam ser confeccionadas com o ouro em barra proveniente de Minas Gerais em barra convertido no numerário, sendo a utilização delas o principal meio de fazer comércio na cidade, contudo, na maioria das vezes, o dinheiro não era fabricado no tempo em que as frotas do Reino chegavam à cidade.

Nessa lógica, quando não tinha comércio de fazendas, o rendimento da cobrança da dízima era menor para o contratador e para a Fazenda Real. Assim dizia o contratador:

> esse fato fez aperto ao comércio, pois na Casa da Moeda, se não aceitava ouro as partes por não poder fabricar dinheiro por falta de tempo para o pagamento das fazendas das frotas vindas de Lisboa e do Porto, somente aceitavam com a condição o pagamento depois da partida das frotas para o Reino e por esse motivo o retorno das remessas, ausência das correspondências do comércio e consequentemente a falta de rendimento dos direitos da Alfândega [...][403]

O contratador Francisco Luís Sayão fez diversas considerações dirigidas ao Conselho Ultramarino descrevendo o que considerava como negligências do governo de Luís Vahia Monteiro. Na concepção do contratador, este era o principal responsável pelo embaraço no comércio da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, não resolvia os problemas que ocorriam na fabricação do dinheiro que era da alçada da Casa da Moeda. Para os personagens que compunham a Alfândega, a administração do seu governo representava um grande prejuízo para a cobrança da dízima sobre as fazendas que vinham nas frotas do Reino.

Francisco Luís Sayão afirmava que tais fatos seriam presenciados *na futura frota*.[404] O contratador observava que esses acontecimentos permaneceriam prejudicando os bons rendimentos da Coroa, caso Luís Vahia Monteiro continuasse no governo. Sem sombras de dúvidas, temos um

---

402 Vale lembrar aqui Fernando Novais. Para o autor "A primeira preocupação dos Estados colonizadores será resguardar a área de seu império colonial em face das demais potencias; a administração se fará a partir da metrópole e a preocupação fiscal dominará todo o mecanismo administrativo. Mas a medula do sistema, seu elemento definidor, reside no monopólio do comércio colonial". NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: estudos de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005. p. 49.

403 AHU, Cx. 22, D. 2388 - Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

404 *Id*.

jogo de poder, entre o governo colonial e o grupo de homens de negócio da Alfândega do Rio de Janeiro. E um jogo de poder no qual a ordem do comércio deveria ser preservada. Os procuradores de Francisco Luís Sayão descreviam que:

> pelas grandes opressões que no ano de 1730 fez o mesmo Governador do Rio de Janeiro constantemente ao comércio e o procedimento que teve com os homens de negócio daquela praça por cuja razão não veio remessas para este Reino por ficarem embaraçadas na Casa da Moeda mais de oito contos mil cruzados em barras de ouro, e com a notícia do retorno das frotas retrocederam para as Minas todos os comboios que delas desciam para fazer remessas na frota [...][405]

O Governador estava prejudicando os rendimentos da Coroa, pois, quando a ordem de arrecadação da colônia sofria interferências, essas se desdobravam nos grupos de homens de negócio, que faziam comércio entre metrópole e colônia. Diante dessa lógica, o movimento se inverte da colônia para metrópole. Nessa perspectiva, a responsabilidade pelos prejuízos do contratador da dízima era a Fazenda Real, sendo isso o estabelecido no contrato. Quando os rendimentos não eram favoráveis na Alfândega, as frotas de Lisboa ou do Porto retornavam com uma menor quantidade de ouro para o Reino.

> por não se experimentar das inteligências o Governador, que na dúvida, sem mais averiguação, ou justificativa prendeu, e confiscou cujo terror aterrorizou os povos de tal sorte, que muitos homens se têm retirado de fazer negócios, só por conservarem a sua quietação e evitarem a sua ruína, sendo o Governador deste modo causa de não irem mais às frotas três ou quatro milhões de dinheiro [...][406]

Na concepção dos homens de negócio, o Governador estava causando riscos para esse grupo que realizava o comércio de Lisboa e Porto para o Rio de Janeiro, as quais remetiam as fazendas pelas frotas. Os principais impactos, sentidos pela Coroa, seriam a diminuição dos rendimentos da dízima da Alfândega e a remessa de dinheiro para o Reino. Tais consequências, na visão dos contratadores, tinham como causa a administração do governo colonial diante da questão da fabricação de moedas. Dessa forma, a leviandade do Governador causaria reflexo tanto no Reino quanto no ultramar.

---

405 AHU, Cx. 22, D. 2388 - Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.
406 *Id.*

Diante desses fatos, a principal reivindicação junto ao Rei D. João V era a diminuição do contrato da dízima da Alfândega. Depois de tantas reclamações e denúncias, o argumento era que "no ano de 1729 a Alfândega não recebeu as frotas da cidade do Porto".[407] As informações contidas no documento era uma prerrogativa para concessão de mercês ao contratador da dízima. Por isso, a importância dos relatos minuciosos da administração do governo de Luís Vahia Monteiro na praça comercial do Rio de Janeiro.

Francisco Sayão afirmava que:

> no ano de 1729 não teve frota do Porto, e somente dois navios em diversos tempos, sendo-lhe as ditas frotas pela condição 27 do contrato, se não devia mandar carregar em receita ao executor, oitenta e tantos mil cruzados pertencentes à falta de rendimentos do dito ano de 1729 para que cobrasse dos suplicantes ao mesmo tempo, que não há, nem pode haver dívida líquida por faltar no dito ano a referida frota do Porto [...][408]

A diminuição do valor era baseada na condição vinte e sete do contrato arrematado no Conselho Ultramarino que assegurava a chegada de três frotas da cidade do Porto e de Lisboa. Essa condição garantia a instalação de recurso por parte do contratador e dos seus procuradores no Conselho Ultramarino. Para comprovar esses fatos, na maioria das vezes, os conselheiros solicitavam pareceres do Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques para decidir a favor ou contra os contratadores da dízima, já que as informações relativas à Alfândega da cidade do Rio de Janeiro não eram monopolizadas por um único indivíduo ou grupo social. Isso garantia a Coroa uma coesão da administração sobre a Alfândega colonial.

A principal solicitação do contratador Francisco Luís Sayão era a isenção de oitenta mil cruzados, valor esse que não havia sido obtido no ano de 1729. Cabe agora salientar que o contratador utilizou inúmeros recursos retóricos para convencer o Conselho Ultramarino da isenção do pagamento à Fazenda Real. Era comum que os interesses desses homens envolvidos com negócios com a Coroa se sobrepujassem aos da Real Fazenda. Sendo assim, é importante dizer que as informações, contidas nessas cartas, visavam minimizar os prejuízos que poderiam advir de algum fator que prejudicasse a execução do estabelecido em contrato. Assim, Francisco Sayão pleiteava:

---

407 AHU, Cx. 22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).
408 *Id*.

> a isenção em receita do contrato, oitenta e tantos mil cruzados pertencentes à falta de rendimento do dito ano de 1729, que não tem e nem podia haver dívida líquida por faltar no dito ano a frota do Porto, que se lhe há de abater o seu valor, ou se há de conceder tempo para o cumprimento do contrato, se não pode proceder à nova arrematação, sem a declaração, e condição de se preencherem na Alfândega três frotas do Porto, para cumprimento do contrato [...][409]

Ao final, tal contratador descreve um histórico da sua trajetória no império português. Isso era mais um fator que possibilitava a isenção, ou melhor, a diminuição do contrato da dízima. Portanto, dizia:

> que se venha no conhecimento de que sou vassalo de boa razão, e que desejo não se opor com motivo algum em pleito com a Real Fazenda, nem se embaraçar com arrematação futura do contrato da dízima, para que se acham postos editais pela Real Fazenda. Recorro a Vossa Majestade para que seja servido mandar tomar conta do contrato, e se finde por conta da Real Fazenda por não ser justo que se mande proceder contra a mim por uma quantia que não deve, e de que não há dívida líquida, sendo eu homem de negócio de boa opinião e cabedais e com muitas correspondências na Europa, isso me causa um gravíssimo prejuízo, apresento boas razões que demonstram que não sou devedor e o contrato se acha com toda a fiança, como se pode ver e examinar.[410]

Nesse sentido, podemos afirmar que esse era um homem de negócio de grande influência no comércio e nos rendimentos do império português. Ao longo desse processo, a Coroa decidiria com cautela diante do requerimento do contratador Francisco Luís Sayão. Essa cautela era utilizada por causa dos privilégios que este obtivera na sociedade de homens de negócio que administravam o triênio do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Portanto, além de ser "bom vassalo", era um homem que exercia um papel essencial na manutenção do comércio e dos contratos da Coroa.

A respeito desse assunto na Chancelaria do Porto, o Rei Dom João V solicitava informações a Francisco Luís da Cunha e Ataíde:

> que por ser conveniente o meu serviço e me pareceu ordenar-vos por resolução de 10 de fevereiro de 1732 as duas relações que da cidade do Porto foram para o Rio de Janeiro nos anos de 1720 e 1730. Contabilize judicialmente, se é certo que nos referidos anos foram

409 AHU, Cx.22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).
410 *Id.*

> para o Rio de Janeiro, os navios que se referem e declarando o tempo em que cada um partiu para aquela capitania.[411]

A Coroa tinha uma correspondência com diferentes instâncias de poder e a Alfândega da cidade do Rio de Janeiro estava inserida nesse circuito múltiplo de informações. Esse conjunto de mensagens eram codificadas num único processo em que estava envolvido o caso do contratador da dízima Francisco Luís Sayão.

Desse modo, atendendo a solicitação real, Manoel Caetano Lopes de Lavre, secretário do Conselho Ultramarino, descreveu o número de embarcações que saíram da cidade do Porto entre 1729 e 1730. Essas informações foram enviadas pelo chanceler da cidade do Porto Francisco Luís da Cunha e Ataíde. Assim, constatou-se que nos dois anos foram doze embarcações em direção à cidade do Rio de Janeiro, como pode ser visualizado nos Quadros 10 e 11.

Quadro 10 – Naus e Patachos (1729)

Relação das naus e Patachos que saíram da cidade do Porto e foram para cidade do Rio de Janeiro no ano de 1729
Nau Santa Rosa: dia 21 de outubro de 1729
Nau Nossa Senhora da Guia: dia 2 de julho de 1729
Nau Nossa Senhora Madre de Deus: 27 de dezembro de 1728
Nau São Pedro: 27 de dezembro de 1728
Galera Nossa Senhora da Glória: 26 de junho de 1727
Galera Estrela: 26 de dezembro de 1728
Dois Patachos carregados de comestíveis e vários gêneros de fazendas que depois de descarregados no Rio de Janeiro se venderam para navegarem do Rio de Janeiro à Costa da Mina, Angola e outros portos de Guiné.

Fonte: Elaborado pelo autor. [412]

411 AHU, Cx. 22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

412 AHU, Cx.22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

Quadro 11 – Naus e Patachos (1730)

Relação das naus e Patachos que saíram da cidade do Porto e foram para cidade do Rio de Janeiro no ano de 1730
Nau Santo Antônio e Almas: 7 de fevereiro de 1730
Nau São Tiago: 15 de maio de 1730
Nau Nossa Senhora Madre de Deus: 26 de junho de 1730
Nau Nossa Senhora da Luz: 26 de julho de 1730
Nau Nossa Senhora da Abadia: 20 de Janeiro de 1730
Três Patachos carregados de comestíveis e outros gêneros

Fonte: Elaborado pelo autor.[413]

Conforme o Quadro 11, apenas três embarcações teriam chegado à cidade do Rio de Janeiro no ano de 1729: a nau Nossa Senhora Madre de Deus, a nau São Pedro, que saíram em 1728, e a galera Nossa Senhora da Glória que saiu em 1727. Entretanto, as naus que saíram em 1729 da cidade do Porto possivelmente chegaram em 1730. Nesse sentido, os dados informados por Francisco Luís Sayão *de* "que no de 1729 não teve frota da cidade do Porto, e somente dois navios chegaram por diversos tempos"[414] corrobora a afirmativa deste. Diante disso, os fatos informados por este contratador coincidem com os dados fornecidos pela Chancelaria da cidade do Porto ao Conselho Ultramarino. Podemos afirmar que em 1729 os rendimentos foram inferiores aos dos anos de 1730 e 1731 quando chegaram ao porto fluminense um número superior de embarcações.

Ademais, esse mesmo Quadro 11 demonstra que a cidade do Rio de Janeiro mantinha um comércio com a Costa da África ainda que, na documentação da Alfândega até agora encontrada, não apareça uma relação exata das fazendas que cruzavam o Atlântico entre a Costa da Mina, Angola, Guiné em direção ao porto do Rio. Apesar disso, não restam dúvidas pelas evidências que havia nesse espaço um intenso comércio. Tais evidências podem ser observadas em 1743, quando foi registrada uma lei nos livros da Alfândega que informava ao Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa

413 *Id.*
414 *Ib.*

Vasques "a declaração da proibição de fazendas proibidas entre os portos do Reino de Angola e os demais da África".[415]

Os pareceres dos conselheiros ultramarinos Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda e do Alexandre Metelo de Souza e Menezes acerca do caso de Francisco Luís Sayão foi assinado pelo secretário Manoel Caetano Lopes de Lavre e remetido ao monarca em 29 de novembro de 1730. O Rei Dom João V, a partir desses pareceres, assinou a decisão final dirigida ao provedor da Fazenda da cidade do Rio de Janeiro Bartholomeu de Siqueira Cordovil. Os conselheiros julgaram favoráveis a solicitação do contratador Francisco Luís Sayão. Assim, diziam:

> que vossa majestade se sirva ordenar o aceite do contratador à remissão dos dois primeiros anos deste contrato na forma que ele requereu mandando que do terceiro ano se lhe tomem contas. E quando o suplicante não quer aceitar nesta forma de transação, poderá usar do direito que entende lhe assistir pelos meios ordinários e se procederá contra ele pelo que restar a dever do preço de sua arrematação.[416]

O Conselho Ultramarino aconselhou ao Rei Dom João V que o contratador deveria ter, nos dois primeiros anos, a diminuição do contrato da dízima. Isso ocorreu pelo fato de Francisco Luís Sayão ter comprovado a veracidade juridicamente dos acontecimentos descritos nas cartas dirigidas à Coroa. Entretanto, caso a decisão fosse para o juízo ordinário, prejudicaria os rendimentos da Fazenda Real. Os conselheiros ultramarinos, assim diziam:

> entende os conselheiros ser esta transação conveniente à Fazenda Real, pois não só refere o que liquidamente rendeu este contrato sem que faça a cobrança da administração dele nos primeiros dois anos deste contrato na forma que o suplicante é assistido de justiça na sua ação e se não em todas as parcelas, em muitas das que compõem poderá ter sentença a seu favor e a liquidação no juízo ordinário não costuma ser favorável a Fazenda Real.[417]

Na realidade, as embarcações não chegaram ao porto fluminense prejudicando assim os rendimentos do contratador e de seus procuradores que administravam a cobrança da dízima. Um contexto que não foi muito explorado pelo Conselho Ultramarino foi a questão da falta de moeda

---

415 Registro de uma ordem de sua majestade pela qual mandou declarar que as fazendas proibidas de uns portos para outros do Brasil, Angola e costa da África. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 1, folha 105.

416 AHU_ACL_CU_017, Cx.22, D. 2388 - Avulsos. Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

417 AHU, Cx.22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

na cidade do Rio de Janeiro ou as interferências do governo de Luís Vahia Monteiro. O grande argumento de convencimento por parte de Francisco Luís Sayão foi a questão de ele "ser um homem de negócio com cabedais e correspondências na Europa".[418] Esse fato demonstrou preocupação nos conselheiros e foi um argumento decisivo na diminuição do contrato da dízima nos dois primeiros anos. O perfil social foi um elemento de decisão na concessão de benefícios ao contratador da dízima. Além disso, as listas das embarcações que foram da cidade do Porto para o porto fluminense foram essenciais para convencer o Conselho Ultramarino.

Fazendo referências ao perfil do Francisco Luís Sayão e de seus procuradores, os conselheiros Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda e Alexandre Metelo de Souza e Menezes enfatizavam os danos que causariam ao contratador e a coroa:

> além do que deve também considerar que o suplicante e os seus sócios serão arruinados primeiro pela execução que se lhes há de fazer para o pagamento do que ficam devendo do preço do contrato e ainda que depois venham a restituir não podem compensar-se do dano que tem sofrido nem o comércio da nação, pois a sua pobreza os põem em estado de não poderem continuá-lo o que será em grande detrimento do Reino, **pois a sociedade é todos de nacionais** os quais devem ser ajudados para que o lucro do comércio fique neste Reino o que é em grande utilidade do Estado e da Real Fazenda.[419]

Nessa perspectiva, a outra preocupação dos conselheiros era o lucro que esses homens proporcionavam ao Reino. O perfil social desse grupo que administrava o contrato da dízima demonstrava a importante atuação no comércio do império português. Outro importante ponto é a questão da nacionalidade, ou seja, eram todos homens de negócio Reinóis e a ajuda para esses personagens significava manter o controle do monopólio do comércio nas mãos da Coroa. Por todos esses motivos, os conselheiros tentavam convencer o Rei Dom João V da diminuição dos dois primeiros anos do contrato da dízima arrematado por Francisco Luís Sayão.

Nesse mesmo processo, temos o relato do Governador Luís Vahia Monteiro. O Governador colonial escreve uma carta ao Rei Dom João V descrevendo fatos que reforçavam o atraso das frotas. Informações que remetiam a perda da lucratividade dos contratadores da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, a boa arrecadação e administração da

---

418 *Id*.

419 AHU, Cx.22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

Alfândega perpassavam pela dinâmica hierárquica de vários homens ou instituições coloniais ou metropolitanas.

O Governador nessa carta descreveu a trajetória da Alfândega no período que iniciariam as arrematações do contrato da dízima. Enfatizava a melhoria da arrecadação no período que iniciou a administração da dízima da Alfândega por particulares. Além disso, introduzia nesse mesmo documento o relato a respeito da confusão que era gerada pela questão da cobrança das três frotas da cidade de Lisboa e do Porto. Alertava ao Rei que a condição das frotas deveria ser retirada do contrato, arrematado no Conselho Ultramarino. O principal argumento para retirar essa condição era que esta estava prejudicando a Fazenda Real. De fato, Luís Vahia Monteiro conduzia o governo colonial como fiel vassalo da coroa. A todo instante, em relação à Alfândega, o Governador tentava demonstrar ao Rei Dom João V a face dos homens que administravam a cobrança da dízima. Assim, dizia,

> Depois que se estabeleceu a dízima ou dez por cento impostos sobre a fazenda que se despachava nesta Alfândega, correu algum tempo a sua arrecadação pela mesma Alfândega com menos rendimento do que por contrato como sempre sucede pelo pouco zelo com que se arrecada da fazenda de sua majestade depois que se arrendou por contrato trienal estipulado que pertenceriam ao contratador todos os navios soltos que entrassem nos três anos com três frotas da cidade de Lisboa e cidade do Porto e não entrando nos ditos três anos as três frotas, entrou aquele contratador a inteirar-se dela nos anos seguintes em que já havia novo contratador de outros três anos, o qual por esta mesma causa ainda que viessem as três frotas foi necessário para se inteirar das suas esperar pela que se seguiu depois de perfazer os três anos do seu contrato.[420]

O Governador demonstrava a confusão gerada na dízima cobrada das fazendas que chegavam à capitania do Rio de Janeiro no tempo da duração do triênio do contrato. Na realidade as frotas da cidade de Lisboa ou do Porto chegavam atrasadas ou não chegavam ao porto do Rio e isso causava um grande embaraço nos rendimentos dos contratadores. Na opinião do Governador os contratadores recorriam ao Conselho Ultramarino e na maioria das vezes prejudicavam os rendimentos da Fazenda Real. Por isso, Luís Vahia Monteiro sugere ao Rei a omissão da condição que prometia três frotas da cidade de Lisboa ou do Porto nas arrematações realizadas no Conselho Ultramarino para os próximos contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro.

Luís Vahia Monteiro no palácio dos Governadores escrevia em forma de carta ao Rei Dom João V, afirmando que:

---

420 AHU, Cx.21, D. 2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).

> os navios soltos que entrassem naquele ano seguinte cujo rendimento destes navios soltos arrendou o Conselho Ultramarino com título de marinha, o qual o contrato findou no fim do ano de 1728 em que se tornou a arrendar o contrato por igual três anos com três frotas de Lisboa e do Porto e os navios soltos entrarem nos ditos três anos a que chamam de marinha; e como no ano passado de 1729 não veio a este porto frota da cidade do Porto já o atual contratador alega esta razão para lhe pertencer uma frota daquela cidade depois de acabarem os anos do seu contrato.[421]

Na realidade, o Governador chamava atenção para o problema das frotas que acontecia desde os contratos anteriores a 1729. Além disso, Luís Vahia Monteiro descrevia que o contratador Francisco Luís Sayão possuía interesses nas frotas depois do término do seu contrato. O Governador colonial tinha uma concepção crítica de que algo estava errado nas condições e obrigações do contrato da dízima arrematado no Conselho Ultramarino. Ele tratava o assunto abordando o sentido de preservar ou aumentar os rendimentos da Coroa. A experiência administrativa de Luís Vahia enfatizava nas palavras escritas, na carta, um sentido implícito de ganhos na cobrança da dízima por parte dos homens responsáveis pela Alfândega.

Observamos que a dinâmica de controle da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro passava por diversas instâncias de poder e uma delas era o governo colonial. Esse movimento gerava um controle centralizado por parte do monarca sobre os rendimentos da dízima cobrada no porto fluminense. Ou melhor, o controle não era apenas sobre a dízima mais também sobre os homens que administravam o contrato, sobre as fazendas de navios estrangeiros, ou ainda, sobre outras instituições coloniais que contribuíam para os rendimentos da Coroa.

A respeito dos contratadores, Luís Vahia Monteiro dizia que:

> os dois primeiros contratadores ganharam bastante fazenda; mas sempre querem ter pleitos e demandas entre si; e contra a fazenda de vossa majestade; que sempre há de pagar os custos sobre o pertencimento das frotas [...][422]

A análise dessas cartas demonstra o grau de conflitos que existia na Alfândega do Rio de Janeiro. Nessa perspectiva, os contratadores deveriam agir com duas ordens diferentes: com a ordem da Coroa, estabelecida em forma de condições e obrigações que deveriam ser cumpridas no prazo de três anos, e a ordem do porto do Rio, que sofria com constantes descaminhos, atrasos das

---

421 *Id.*

422 AHU, Cx.21, D. 2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).

frotas, conflitos com o Governador e grupos locais. Portanto, eram com algumas ordens opostas que os contratadores da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro tinham que negociar para a manutenção dos bons rendimentos da Coroa, do seu contrato e de seus procuradores. O Governador Luís Vahia Monteiro, dizia que:

> vossa majestade sempre há de pagar o pertencimento das frotas, cuja circunstância me obriga podendo chegar a tempo de se fazer novo arrendamento e representar tudo a vossa majestade para lhe mandar dar remédio para o futuro estipulando aos contratadores que lhe pertenceriam todos os navios que no tempo de três anos do seu contrato que entrassem neste porto, ou soltos, ou em corpo de frota sem lhe fazer promessa de tantas frotas...[423]

O Governador sugeria a mudança das condições do contrato que na sua concepção causariam uma preservação dos rendimentos do monarca. Na realidade, Luís Vahia visualizava a arrematação de contratos como um grande negócio para a Coroa portuguesa. Continuando a descrever os seus relatos, Luís Vahia afirmava:

> porque estas condições e obrigações além de causar os danos referidos são encontradas pelo decreto de 30 de novembro de 1724 em que vossa majestade manda regular o curso das frotas do Brasil no qual depois de se dar permissão para os navios virem soltos quando quiserem na roda do ano e se por acaso não fizerem navios que formem frota que acompanhe os comboios quando partem para o Brasil e nestes termos não pode vossa majestade satisfazer aos contratadores a condição de lhe dar três frotas em três anos [...][424]

As descrições do Governador comprovam um processo a favor dos lucros do Rei e de coerência com a ordem comercial dos contratos. O Governador e o contratador Francisco Luís Sayão são exemplos de comprovação de que a arrematação de contratos por agentes é o elemento primordial para caracterização das Alfândegas no Brasil. Por isso, Luís Vahia Monteiro a todo instante atentava ao Rei das mudanças que deveriam ser feitas no contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. As obrigações e condições da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro eram baseadas, como já visto, na Alfândega de Lisboa. Contudo, tais condições deveriam ser conciliadas com as especificidades locais. Assim, a ordem metropolitana deveria adaptar-se à ordem colonial para que juntas mantivessem a coesão comercial e administrativa da Alfândega.

---

423 AHU, Cx.21, D.2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).
424 *Id.*

Nesse mesmo processo, temos a carta de Euzébio Peres da Silva que era um homem de confiança do Rei. Nessa carta, o identificamos como corretor da Fazenda Real no Reinado de Dom João V. Assim, ele dizia:

> que a carta do Governador do Rio de Janeiro se encaminhava a persuadir (convencer) a vossa majestade o quanto será conveniente que das condições do contrato da dízima daquela Alfândega se tire a condição que concede ao contratador três frotas declarando-se somente que lhe pertençam todos os navios que no tempo dos três anos do seu contrato [...][425]

Euzébio demonstrava ao Rei que os relatos do Governador deveriam ser acatados com cautela para evitar os desentendimentos entre os contratadores após o fim do triênio do contrato arrematado no Conselho Ultramarino. Como vimos, para o Governador, a questão das três frotas das cidades de Lisboa ou do Porto não seria mais obrigação para requerer a diminuição do contrato da dízima da Alfândega da capitania do Rio de Janeiro. Para Luís Vahia Monteiro, isso garantia a preservação do bom rendimento da Fazenda Real, porque sem essa condição os contratadores e seus fiadores seriam obrigados a pagar integralmente os contratos, conforme o estabelecido no Conselho Ultramarino.

Porém, Euzébio Peres possuía opinião divergente a do Governador. [426] Na sua concepção, a retirada da condição, que prometia três frotas das cidades de Lisboa e do Porto, afastaria possíveis homens de negócio com grandes cabedais interessados em arrematar o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Euzébio defendia que as saídas das frotas de Lisboa ou do Porto deveriam ter um controle mais efetivo do monarca. Além disso, aconselhava, na carta enviada ao Rei Dom João V, a permanência das condições e obrigações, do contrato da dízima, garantindo apenas as frotas de Lisboa. Em relação às frotas da cidade do Porto, ele aconselhava retirar do contrato da dízima. Diante desses acontecimentos, acreditava que essas atitudes seriam a solução mais viável para as desordens que estavam ocorrendo na cobrança da dízima no porto do Rio de Janeiro.

Euzébio defendia que a execução desses conselhos, dados ao monarca, garantiriam um valor mais alto nos lances dos contratos arrematados no Conselho Ultramarino. Esse aspecto não é notado apenas na citação anterior, mas também em um novo exemplo, destacado em outra parte:

---

425 AHU, Cx.21, D. 2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).
426 *Id.*

> Em outro tempo poderia ser isto mais prejudicial, mas agora depois do decreto de 30 de novembro de 1724 em que vossa majestade foi servido regular os cursos das frotas e elas vão todos os anos não há que temer aqueles inconvenientes e por este modo fique a dúvida do Governador como também o receio em que não haja navios que formem frotas pela faculdade que tem de irem soltos porque isto se não por considerar a respeito dos de Lisboa, pois bastando 5 navios acompanhados do comboio para fazer uma frota [...][427]

Euzébio tentava convencer o Rei Dom João V da permanência das frotas de Lisboa nas condições e obrigações do contrato da dízima. Para ele, a cidade de Lisboa tinha plenas condições de suprir a colônia com as fazendas. Entretanto, enfatizava que as embarcações da cidade do Porto não teriam como formar frotas para o porto fluminense, gerando, assim, conflitos entre os contratadores e novas cartas de solicitações de diminuição do contrato. Em relação às frotas das cidades de Lisboa e do Porto, distinguia e afirmava que

> maiormente Lisboa não usa da faculdade de irem soltos antes esperam sempre a companhia dos comboios como é bem notório o que não sucede com os do Porto, porque como não tem comboios por quem esperar vão como e quando lhes tem mais conta.[428]

Na carta dirigida ao Rei Dom João V, Euzébio Peres da Silva expressava o seu argumento final a respeito dos contratos da dízima das Alfândegas do Estado do Brasil. Defendia que não deveria apenas retirar a condição que prometia frotas da cidade do Porto do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e, sim, de todas as Alfândegas do Brasil. Afirmava isso, pois as embarcações do Porto estavam causando uma grande desordem na ordem dos rendimentos da colônia e da Coroa. Ou seja, não poderiam continuar as frotas do Porto prejudicar a boa arrematação desses contratos, e a geração de um bom lucro para a Coroa portuguesa. Assim, dizia que:

> parece-me muito conveniente que não só deste contrato, mas de todos os mais da dízima das Alfândegas do Brasil se deve tirar a condição que dá ao contratador três frotas do Porto declarando-se que lhes pertenceriam três frotas de Lisboa somente e todos os navios soltos que durante o tempo de três anos do seu contrato entrar naquele porto [...][429]

---

427 AHU, Cx.31, D. 2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).
428 *Id.*
429 AHU, CX.21, D. 2279 - Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei Dom João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (Lisboa, 29 de Janeiro de 1731).

Depois das argumentações de Sayão, dos dados informados pela Chancelaria da cidade do Porto, dos pareceres do Conselho Ultramarino, do Governador Luís Vahia Monteiro, o Rei ordenou fazer a perda dessa receita dos anos anteriores na Fazenda Real conforme estabelecido no contrato arrematado por Francisco Luís Sayão e seus fiadores. Assim, ordenava

> faço saber a vós Bartholomeu de Siqueira Cordovil provedor da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro que se viu a conta que me destes em carta de 27 de junho de 1732 sobre os trinta e quatro contos duzentos e cinquenta e quatro mil Réis, quinhentos e quarenta e oito Réis que o contratador da dízima dessa Alfândega Francisco Luís Sayão teve de perda no contrato. Pareceu-me dizer que se recebeu a vossa carta e que esta dívida se manda carregar na Fazenda Real na forma desse regimento.[430]

Como observamos até aqui, a solicitação da diminuição do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro perpassava por uma diversidade de agentes. Logo as informações prestadas por Francisco Luís Sayão não poderiam divergir nas inúmeras instituições que faziam parte da dinâmica comercial, fiscal e administrativa, situadas na metrópole e na colônia. Esse contrato arrematado em 1728 rendeu em cada ano do triênio sessenta e dois mil e cinquenta cruzados à Coroa. Apesar de todas as dificuldades, a Fazenda Real teve um saldo positivo sobre o contrato da dízima. Nessa perspectiva, terminava Bartholomeu de Siqueira Cordovil afirmando que "cujo saldo deve se cobrar do contratador Francisco Luís Sayão, ou de seus fiadores que todos são moradores nesta corte".[431]

Assim, em 1733, o Conselho Ultramarino arrematou o contrato retirando a condição que prometia três frotas da cidade do Porto para preservar os bons lances da arrematação do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro.

A trajetória de Francisco Luís Sayão confirma a fluidez desse tipo de negócio, que comportava grandes riscos sujeitos a uma gama de fatores tanto conjunturais, como as guerras, fenômenos naturais, quanto a incertezas da própria dinâmica inerente a atividade.[432] Em 1753, João Luís de Sousa Sayão, formado em Direito pela Universidade de Coimbra, integrante da Junta do

---

430 AHU, Cx.22, D. 2388 - Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei Dom João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730).

431 *Id.*

432 Cf. PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social.* Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995. p. 420. ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Em nome do Rei e dos negócios: direitos e tributos régios. Minas Gerais Setecentista (1730-1789). Tese (Doutorado). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008. p.186.

Comércio, filho de Francisco Luís Sayão, fez uma solicitação de isenção de uma dívida do pagamento do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Nessa solicitação, constatamos como se deu o fim da trajetória de Sayão como homem de negócio: a fortuna entrou em decadência. Após sua morte, a família composta pela esposa, quatro filhos e uma irmã, passou a ser sustentada por esse filho bacharel, João Luiz que afirmava depender de remessas de investimentos feitos no Brasil que nunca chegaram a Lisboa.[433] Segundo o relato do filho, Francisco Luís Sayão obteve inúmeros empréstimos na intenção de manter a sua casa comercial, porém não conseguiu pagar todas as dívidas, tornando pública a sua situação na praça de Lisboa. A dívida que o filho pediu perdão era a do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro que foi arrematado em 1729, e assim argumentava:

> as dívidas do dito seu pai, para conservar o crédito da sua mesma casa e pelo discurso do tempo se lhe descobriram tantos empenhos que sem lhe valer a grande diligência e trabalho com que sempre se aplicou aos pagamentos de todos conheceu ser lhe totalmente impossível a conservação do seu crédito; pois suposto que o conhecimento geral da sua verdade lhe facilitasse os meios de se valer de empréstimos a certeza de não ter prováveis esperanças da sua satisfação lhe fez impraticável o uso deste remédio tão contrário a sua consciência e honra elegendo antes fazer público o estado da sua casa e esperando que no conceito dos seus credores merecesse esta resolução a piedade que já encontrado nos princípios de composição que se achavam tratados mas porque esta só lhe não basta sendo devedor a Fazenda Real mas porque esta só lhe não basta sendo devedor a Fazenda Real de quatro contos e seiscentos mil Réis pela repartição do Conselho Ultramarino por cabeça do seu pai que foi contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e desta dívida que ao todo era de nove contos e seiscentos mil Réis já pagos cinco contos e se obriga judicialmente um interessado a pagar um conto e duzentos mil Réis.[434]

Nesse sentido, o varão de Francisco Luís Sayão recorria ao Rei na intenção de obter a mercê de perdão da dívida contraída pelo pai na arrematação do contrato da dízima da Alfândega do Rio.

Aqui o que nos importa não é apenas o fato da dinâmica de crédito desse homem de negócio e, sim, demonstrar que o Rei em última instância era o responsável pelas decisões relativas às demandas dos homens de negócio que atuavam na administração fiscal na metrópole e no ultramar. Portanto, não só os portos, como também a administração das Alfândegas, iam se caracterizando de acordo com a predominância desses grupos empresariais, no entanto, controlados pelas

---

433 AHU, Cx.46, D. 4720 - Lisboa, [Ant.] a 25 de agosto de 1753 - Requerimento do bacharel João Luís de Souza Sayão ao Rei Dom José solicitando o perdão da dívida de seu falecido pai Francisco Luís Sayão contraída junto da Fazenda Real durante a administração do Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, alegando já ter pago uma parte da dívida e por não dispor de meios para honrar o restante do compromisso pelas dificuldades encontradas em providenciar a subsistência de sua mãe e irmãs órfãs.
434 *Id.*

instituições reais. A tal ponto de José Luís de Sousa Sayão justificar com exemplos de outros dois homens de negócio:

> A Felipe Balesti e os herdeiros de José Correa Barreto se fizeram semelhantes graças como consta da certidão junta em decretos a mesma estação além de outras que com o tempo se poderiam extrair pelo que sendo notoriamente constante que a falência do suplicante é sem dúvida inculpável não só nos princípios que a motivaram sobretudo tendo a desgraça do suplicante a origem da sua emenda na liberalidade de um monarca em cujo ânimo se estão sempre descobrindo os desejos de despender mercês a todos os seus vassalos.

O contrato da dízima da Alfândega permitiu a formação de sociedades de comerciantes em sua totalidade Reinóis que buscavam extrair os lucros do comércio colonial, sob a proteção do Estado, tendo o Rei preponderância nas decisões das questões envolvendo a instituição tanto na metrópole quanto no ultramar. Os contratadores tinham como característica o interesse na diversificação de diferentes contratos e articulavam-se na Corte e na colônia para a arrematação que ocorria no Conselho Ultramarino.

CONCLUSÃO

Podemos dizer que a fiscalidade teve um papel relevante na formação e na consolidação do Estado português, assim como foi essencial para a colonização da América lusa. Através dos recursos, oriundos do sistema tributário, foi possível manter todo o aparato administrativo e a defesa do território no ultramar. Nesse cenário, a Alfândega desponta como a instituição responsável pela cobrança dos tributos provenientes da circulação de mercadorias, sendo esses geradores de uma das principais rendas da Coroa.

Outro fator que evidenciamos são as aproximações dos modelos administrativos das Alfândegas de Lisboa e da cidade colonial. Vale lembrar que ambas eram regidas pelo mesmo foral, datado de 1587. Por isso, ter sido necessário mergulharmos na estrutura e no funcionamento da instituição do Reino. Contudo, o cotidiano no além-mar impôs uma dinâmica própria, o que nos permitiu, ao longo da nossa análise, comprovar algumas diferenças entre os dois lados do Atlântico.

A partir do final do século XVII, um novo traçado começa a ser desenvolvido no Rio de Janeiro. A descoberta das Minas e a fundação da Colônia do Sacramento, cuja manutenção iria exigir de Portugal a alocação de recursos nessa direção, fez com que a capitania fosse a maior beneficiária com essa nova atividade econômica ao se converter no principal escoadouro dos metais e pedras preciosas para a Europa e centro da zona abastecedora da região mineira com o desenvolvimento de um amplo mercado consumidor. Tudo isso transformou rapidamente a economia fluminense e redefiniu o seu papel no interior do Império português, provocando uma série de inflexões na economia da região. Nesse contexto, a imposição da cobrança da dízima da Alfândega sobre todas as mercadorias que entravam no porto, inclusive, as do Reino, Ilhas e mesmo de outras capitanias da América lusa, causou descontentamentos não só entre os homens de negócio, que operavam com o comércio interno, mas também entre os senhores de engenho que se viram obrigados a passar a pagar esse tributo das mercadorias oriundas de regiões que antes se encontravam isentas.

Logo na primeira década dos Setecentos, o quadro de funcionários da Alfândega do Rio de Janeiro sofre acréscimos devido ao aumento da movimentação de embarque e desembarque no porto da cidade e à necessidade de controle sobre o comércio, além do contrabando. O cargo de Juiz da Alfândega, o mais importante da hierarquia, passa a ser desvinculado do de Provedor da

Fazenda, sendo ocupado pelo letrado Manoel Correa Vasques, que o adquiriu mediante um valor pago à Coroa.

No século seguinte, outra inflexão pode ser observada: a cobrança da dízima é transferida a um particular negociante, ou uma sociedade de negociantes, que, por meio de contratos arrematados junto ao Conselho Ultramarino por período de três anos, mediante o pagamento de certo valor, adquiria a prerrogativa de cobrar direitos com exclusividade. Com isso, a Coroa, além de se desonerar dos custos da montagem de um aparelho burocrático, ainda poderia contar antecipadamente com uma renda certa. Para se arrematar o contrato da dízima, era necessário possuir experiência anterior nesse tipo de atividade e possuir grandes cabedais, sendo os contratadores da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro homens possuidores das maiores cartas de negócio da Europa. Todos eram naturais de Portugal e arrendaram contratos anteriores, tanto na colônia quanto na Metrópole.

Ao percorrermos os caminhos desta pesquisa, nosso principal objetivo foi demonstrar o quanto a instituição alfandegária foi essencial para o controle do comércio, garantia o exclusivo metropolitano, em outras palavras, era um dos elementos que materializavam o sistema colonial.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AHU, Cx. 079, D. 1831, rolo 075, RJ Castro e Almeida, Lisboa, 22 de agosto de 1642 – Ordem régia pela qual determinou que os oficiais da Alfândega da capitania do Rio de Janeiro levassem os próes e percalços de seus ofícios em que tinham estabelecido os oficiais da Alfândega.

AHU, Cx. 12, Doc. 2394-2395 – RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 9 de junho de 1700 – Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujos rendimentos os moradores desta cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria.

AHU, Cx.13, D. 10263 – RJ Avulsos, Rio de Janeiro, post. A 1787, Janeiro, 30 – Relação de todos os contratos do Rio de Janeiro que constam terem sido arrematados desde 1671 na Secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo que foram arrematados das pessoas que os arremataram e os seus preços para a Fazenda Real.

AHU, Cx. 13, D. 2653-2655, RJ Castro e Almeida, Lisboa, 23 de junho de 1703 – Consulta ao Conselho Ultramarino, sobre o provimento do lugar de guarda da Alfândega a quem eram concorrentes Lourenço Carvalho Chaves e José de Lemos.

AHU, Cx.17, D. 1452, BA Avulsos, 9 de março ant. a 1723 – Requerimento do contratador da dízima da Alfândega Vasco Lourenço Veloso ao Rei D. João V.

AHU, Cx.24, D. 5369-5380, RJ Castro e Almeida, 20 de junho de 1726 – Pauta das avaliações das fazendas por onde se tira a dízima da Alfândega da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

AHU, Cx. 32, D.3330 - RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 1 de junho de 1739 – Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Francisco Cordovil de Sequeira e Melo ao Rei D. João V remetendo cópias do termo de resolução e auto de arrematação do contrato do tabaco do Rio de Janeiro a Gaspar de Caldas Barbosa.

AHU, Cx. 53, D. 5321, RJ Avulsos, 24 de maio de 1758 - Requerimento do Juiz e Ouvidor da Alfândega da Cidade do Rio de Janeiro João Martins Brito ao Rei D. José solicitando que, no caso de morte do suplicante, possa seu filho Antônio Martins Brito assumir o referido cargo.

AHU, Cx. 43, D. 10045, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 2 de novembro de 1733 – Requerimento de Henrique Pedro Dauvergne e de seus procuradores João Martins Brito e Inácio Almeida Jordão em que pedem diversas certidões relativas a execução do contrato de saída dos escravos do Rio de Janeiro para a s Minas.

AHU, Cx.10, D. 832, BA Avulsos, Lisboa, 5 de dezembro de 1715 – Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador geral do Brasil, Marques de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu

e mandou observar nos despachos das fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

AHU, Cx. 13, D. 2716, RJ Castro e Almeida, Lisboa, 2 de abril de 1703 – Carta pela qual se fez mercê a Manoel Corrêa Vasques da propriedade do ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.69, D. 5866, Pernambuco, 23 de setembro de 1749 – Requerimento do contratador da dízima da Alfândega das capitanias de Pernambuco e Paraíba, Estevão Martins Torres ao Rei D. João V pedindo certidão de satisfação do seu contrato e a entrega das sobras existentes.

AHU, Cx.7, D. 746, SP Alfredo Mendes Gouveia, 17 de novembro, ant. 1730 – Procuração (traslada) lavrada pelo tabelião Manuel Passos de Carvalho, pela qual o negociante Manuel Martins, morador do Porto, e acidentalmente em Lisboa, constituiu seu procurador, Manuel da Costa Barbuda, com plenos poderes para outorgar e trespassar a José Ramos da Silva, o contrato das dízimas das Alfândegas do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.79, D. 6539, BA Avulsos, Lisboa, 6 de maio de 1744 – Requerimento do contratador do sal dos portos do Brasil Estevão Martins Torres ao Rei D. João V para que o suplicante carregue o resto do sal que falta para a lotação.

AHU, Cx.8, D. 837, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 4 de Janeiro de 1708 – Carta do Governador do Rio de Janeiro, D. Fernando Martins Mascarenhas e Lencastre, ao Rei D. João V, sobre o cumprimento da ordem para colocar editais para o provimento do cargo de tesoureiro da Alfândega do Rio de Janeiro, contendo todas as especificações que tal cargo exige e o ordenado que será concedido ao nomeado, informando a dificuldade para prover tal cargo.

AHU, Cx.8, D. 853, RJ Avulsos, Lisboa, 1 de junho de 1709 - Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre o requerimento de José Pereira de Araújo solicitando resolução acerca das arrematações dos contratos da nova dízima de todas as fazendas que entrarem no Rio de Janeiro.

AHU, Cx.129, D. 10263, RJ Castro e Almeida, 30 de Janeiro de 1787 – Relação de todos os contratos da capitania do Rio de Janeiro que constam terem sido arrematados desde 1671 na secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo em que foram arrematados das pessoas que os arremataram e os seus preços para a Fazenda Real.

AHU, Cx.154, D. 11694, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 2 de julho de 1795 – Ofício do Juiz e Ouvidor da Alfândega informando o cumprido da ordem dada para a cobrança dos direitos das fazendas transportadas de outros portos daquele governo para aquela cidade e dali para outras capitanias.

AHU, Cx. 12, D. 2394-2395, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 9 de junho de 1700 – Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujo rendimentos os moradores desta cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaram o efetivo da guarnição.

AHU, Cx. 26, D. 2723, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 14 de março de 1734 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitado por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro.

AHU, Cx. 10, D. 832, BA Avulsos, Lisboa, 5 de dezembro de 1715 – Consulta ao Conselho Ultramarino ao Rei D. João V sobre o que informa o Vice-Rei e Governador-Geral do Brasil, Marques de Angeja, Dom Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das fazendas que se despacham na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela.

AHU, Cx.11, D. 1206, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 24 de julho de 1720 – Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro no impedimento de Bartolomeu de Siqueira Cordovil, Manoel Corrêa Vasques.

AHU, Cx. 129, D. 10263, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 30 de Janeiro de 1787 – Relação de todos os contratos da capitania do Rio de Janeiro que constam terem sido arrematados desde 1671 na Secretaria do Conselho Ultramarino, com declaração do tempo em que foram arrematados, das pessoas que arremataram e os seus preços para a Fazenda Real.

AHU, Cx.129, D. 10278, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 29 de fevereiro de 1787 – Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro Antônio Martins Brito a rainha D. Maria I.

AHU, Cx.15, D. 1715, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1725 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques acerca das condições desfavoráveis que enfrentam os senhores de engenho e lavradores na produção de açúcar na dita praça recomendando que se continue a cobrar dos senhores de engenho os direitos de todos os gêneros despachados na Alfândega.

AHU, Cx.20, D. 2253, RJ Avulsos, Lisboa, 23 de Janeiro de 1730 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do comerciante Francisco Luís Sayão solicitando a prorrogação do edital de partida da Frota do Rio de Janeiro para o fim do mês de março, período de entrega das fazendas encomendadas recomendando o dito Conselho que esta prorrogação seja apenas até ao final de fevereiro.

AHU, Cx.22, D. 2388, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1730 – Requerimento do contratador da dízima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei D. João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.24, D. 5369-5380, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 21 de junho de 1726 – Pauta das avaliações das mercadorias por onde se tira a dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.37, D. 3910, RJ Avulsos, Lisboa, 1 de abril de 1745 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga e do Contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

AHU, Cx.42, D.4346, RJ Avulsos, 20 de outubro , ant.1749 – Requerimento do Juiz da Alfândega do Rio de Janeiro, Domingos Martins Brito ao Rei D. João V solicitando reforma acerca da concessão de alvará autorizando seu filho a substituí-lo em seus impedimentos.

AHU, Cx.90, D. 7312, BA Avulsos, 10 julho, ant.1747 – Requerimento do contratador dos dízimos reais da capitania da Bahia Estevão Martins Torres ao Rei D. João V solicitando que se levante o sequestro feito nos bens do administrador do referido contrato.

AHU,Cx.13, D. 1417, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1722 – Carta do Governador do Rio de Janeiro Aires Saldanha de Albuquerque ao Rei D. João V em resposta à provisão de 30 de abril de 1722 sobre a autorização para que os navios estrangeiros e nacionais possam descarregar os carregamentos dos navios da frota, mesmo sem a licença ou crédito para pagamento dos direitos desde que se comprometam a pagá-los na Alfândega do Reino na sua chegada devendo por isso o compromisso de pagá-los nas Alfândegas e da Provedoria daquela capitania.

AHU, Cx.13, D. 2716, RJ Castro e Almeida. Lisboa, 2 de abril de 1703 – Carta pela qual se fez mercê a Manoel Corrêa Vasques da propriedade do ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro.

AHU, Cx. 21, D. 2279, RJ Avulsos, Lisboa, 29 de Janeiro de 1731 – Carta do Governador do Rio de Janeiro Luís Vahia Monteiro ao Rei D. João V sobre os rendimentos do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro.

AHU, Cx. 22, D. 2377, RJ Avulsos – Rio de Janeiro , 2 de abril de 1729 – Requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei D. João V, solicitando que se ordenem ao juiz da Alfândega do Rio de Janeiro Manoel Correia Vasques que leve em conta a importância da dízima que se pagavam pelos couros antes da nova avaliação, bem como todos os mais couros que entrassem durante o tempo de seu contrato.

AHU, Cx. 22, D. 2388, RJ Avulsos, 31 de dezembro de 1730 – Requerimento do contratador da dizima do Rio de Janeiro Francisco Luís Sayão ao Rei D. João V solicitando a remissão dos dois primeiros anos do contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.22, D. 5025, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 27 de Janeiro de 1728 – Parecer do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques.

AHU, Cx.23, D. 2499, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1731 – Carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro ao Rei D. João V informando que o Governador da capitania Luís Vahia Monteiro desobedeceu à ordem régia ao permitir que Domingos Martins Brito fabricam um armazém na Marinha dentro dos limites vedados pela ordem.

AHU, Cx. 25, D. 5715, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726 – Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América.

AHU, Cx. 25, D. 3056-3057, BA Luísa da Fonseca, Lisboa, 17 de fevereiro de 1682 – Consulta do Conselho Ultramarino sobre os oficiais da Alfândega da Bahia. Anexo o traslado do Regimento

que há na Alfândega da Bahia. Almeirim 17 de dezembro de 1648. [Trata o anexo do Regimento do Provedor Antônio Cardoso de Barros de 1548].

AHU, Cx.26, D.2723, RJ Avulsos, Parecer do Conselho Ultramarino sobre a licença solicitada por Vasco Lourenço Veloso para comerciar no Rio de Janeiro alguns gêneros transportados da Costa de Coromandel e Benguela a bordo do navio Europa, conforme a nova condição do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.37, D.3894, RJ Avulsos, Lisboa, 21 de abril de 1745 – Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro João Martins Brito ao Rei D. João V comentando as determinações régias recebidas acerca do funcionamento da Alfândega do Rio de Janeiro, adotando-se na cobrança de direitos, os regimentos da Bahia e de Pernambuco, por falta de um regimento específico referindo que tal medida provocara o descontentamento dos capitães das embarcações recusando-se a pagar emolumentos quando deixam o porto da cidade sem carga, solicitando uma reavaliação dos emolumentos dos ofícios, como o de Juiz e Ouvidor e Escrivão da Mesa Grande da Alfândega, dando-lhes um regimento que regule os direitos a fim de evitar possíveis dúvidas.

AHU, Cx. 37, D. 3910, RJ Avulsos, Lisboa, 1 de abril de 1745 - Parecer do Conselho Ultramarino sobre o requerimento do contratador da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, José Ferreira da Veiga e do contratador das entradas das Minas Jorge Pinto de Azevedo, solicitando o abatimento das propinas correspondentes aos contratos arrematados pelos suplicantes.

AHU, Cx.43, D. 10191, RJ Castro e Almeida, 29 de maio, ant. a 1738 – Requerimento de Paulo Ferreira de Andrade administrador do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro sobre a execução do mesmo contrato.

AHU, Cx.46, D. 4720, RJ Avulsos, 25 de agosto, ant. a 1753 – Requerimento do bacharel João Luís de Souza Sayão ao Rei D. José solicitando o perdão da dívida de seu falecido pai Francisco Luís Sayão contraída com a Fazenda Real durante a administração do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, alegando já ter pago uma parte da dívida e por não dispor de meios para honrar o restante do compromisso pelas dificuldades encontradas em providenciar a subsistência de sua mãe e irmãs órfãs.

AHU, Cx.56, D. 13223, RJ Castro e Almeida, 1 de maio, ant.1747 – Representação e o contrato de Francisco Ferreira da Silva.

AHU, Cx.7, D. 728, RJ Avulsos, Lisboa, 3 de novembro de 1700 – Parecer do Conselho Ultramarino sobre a carta do Governador e capitão general do Rio de Janeiro Artur de Sá e Menezes e do Provedor da Fazenda Real da Mesma capitania Luís Lopes Pegado acerca da conveniência de se criar alguns ofícios na Alfândega daquela cidade.

AHU, Cx.70, D.1 6195-16208, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1753 – Carta do Governador Interino José Antônio Freire de Andrade para Diogo de Mendonça sobre os diversos requerimentos dos capitães dos navios mercantes e dos homens de negócio da Praça do Rio de Janeiro, sobre a partida da frota.

AHU, Cx.76, D. 6325, BA Avulsos, 21 de junho, ant. a 1743 – Requerimento do contratador da dízima da Alfândega da Bahia Manoel Peixoto da Silva ao Rei D. João V solicitando a publicação de editais para a arrematação do referido contrato.

AHU, Cx.154, D. 11694, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 2 de julho de 1795 – Ofício do Juiz e Ouvidor da Alfândega desembargador Francisco Luís da Rocha ao Vice-Rei do Estado do Brasil. Incluso carta do Rei datada de 1699.

AHU, Cx.12, D. 2248-2251, RJ Castro e Almeida, Lisboa, 8 de outubro de 1699 – Consulta do Conselho Ultramarino sobre o aumento da infantaria para a defesa do Rio de Janeiro.

AHU, Cx.127, D. 10178, RJ Avulsos, Rio de Janeiro, 24 de março de 1786 – Carta do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro Antônio Martins Brito a Rainha D. Maria I.

AHU, Cx. 41, D. 4202- RJ Avulsos, 5 de junho, ant. a 1748 – Requerimento do Juiz e Ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro João Martins Brito ao Rei D. João V, solicitando alvará para que no seu impedimento o seu filho Antônio Martins possa servir no seu lugar.

AHU, Cx.58, D. 829, RJ Castro e Almeida, 28 de abril, ant. a 1747 – Certidão de batismo de João Martins Brito.

AHU, Cx.8, D. 829, RJ Avulsos, 4 de fevereiro de 1706 – Certidão do Provedor e Contador da Fazenda Real e Arrecadação dos Quintos e Direitos Reais da cidade do Rio de Janeiro, Manoel Corrêa Vasques.

AHU, Cx. 25, D. 5715, Rolo 026, RJ Castro e Almeida, Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726 – Representação dos homens de negócio da Praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América.

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro - BNRJ

Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia (1710-1716). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Divisão de Obras raras e publicações, 1952, Volume XCVI. p. 158-162.

Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII. p. 219-225.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo - ANTT

ANTT. Leitura de Bacharéis. Habilitações. Maço 7, número 4.
ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, Doc. 3972.

ANTT. Cartas do Marquês do Lavradio para Dom Francisco Inocêncio Coutinho. Cota: Condes de Linhares, maço 48, documento 13.

ANTT. Feitos Findos, (Documentação Diversa), maço 8, número 82.

Manuscritos do Brasil, Livro 28. Contratos do Brasil/ANTT – Livro de registro, obrigações, fianças e arrematações. Livro 4 e 5.

ANTT. Livro de lembranças de várias contas e encomendas. Cota: Real Fábrica de Sedas, livro 269; Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Contra Vasco Lourenço Veloso. Cota Atual: Hospital de São José, livro 1945, folha 70.

ANTT. Autos de execução que se requer contra Francisco Luís Sayão. Livro de Registro dos Litígios por Dívidas dos Contratadores das Rendas Ultramarinas e Respectivos Fiadores. Conselho Ultramarino, livro 10, p. 34, 36 v.

ANTT. Conselho Ultramarino, Livro 10. Contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, 1748, arrematante Francisco Ferreira da Silva, Sociedade: José Machado Pinto, Manoel Fernandes Cruz, Luiz Mendes, José Alves Mira, José Bezerra Seixas, Caetano do Couto Pereira, Antônio Pereira de Souza, Manoel Borges de Brito, Félix Alvares de Amorim e Manoel Dantel.

ANTT, Contratos do Brasil, 1738-1743. Fonte: Manuscritos do Brasil, Livro 28.

ANTT.. Registro Geral de Mercês de Dona Maria I, livro 1, fólio 233.

ANTT. Registro Geral de Mercês, Dom Pedro II, Livro 13, fólio 67.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - ANRJ

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

Registro do requerimento e mais papéis sobre certos emolumentos que pretendiam cobrar o Juiz e Ouvidor da Alfândega dos capitães e mestre da embarcação. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 3, folha 13.

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 13.

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega desta cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 16.

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega desta cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 17.

Registro das condições com que arrematou Francisco Luís Sayão o contrato da dízima da Alfândega dessa cidade no Conselho Ultramarino por tempo de três anos. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, Caixa 495, pacote 2, folha 18.

ANRJ, Publicações Históricas, v.15, p.145, carta de 7 de junho de 1726.

Se pedirem os senhores de engenho se lhe deem por livres os gêneros e materiais pertencentes a falecia deles. ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, códice 80, v.2, folha 35.

Registro de uma lei pela qual se proíbe a entrada nos portos às fazendas de seda, algodão, porcelana, especiarias e quaisquer outros gêneros e drogas da Ásia que vierem em embarcações que não forem de portugueses e o mais que nela se contém. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 1, folha 92.

A falta de moeda nesta capitania. ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, códice 80, volume 2, folha 82.

Registro de uma ordem de sua majestade pela qual mandou declarar que as fazendas proibidas de uns portos para outros do Brasil, Angola e costa da África. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 1, folha 105

Arquivo Histórico do Tribunal de Contas

Cota 4055: Livro de Registro de Provisões e cartas dirigidas à Capitania do Rio de Janeiro, 1766-1803.

Cota 4056 (1781-1803): *Livro de Registro de Provisões e cartas dirigidas à Capitania do Rio de Janeiro, 1766-1803.*

Cota 4057. *Livro de registro dos rendimentos da Alfândega do Rio de Janeiro 1762-1788.* Volume 1.

Biblioteca Nacional de España

Relación que hace el Señor Du Gue Trouin, de lo ejecutado em La Costa do Brasil, en El puerto y ciudad Del Rio de Janeiro, desde El día 9 de junio de 1711. Hasta 6 de febrero de 1712 que llegó a Brasil, p. 8-9, número de control 434746095.

RUGENDAS, Johann Moritz. Serra das Orgias (Serra dos Órgãos). [1835].

Biblioteca Nacional de Portugal

TARGINI, Cristóvão Marcos. Título: Novo Méthodo para a Alfândega. Seção XIII, Manuscritos, Coleção Pombalina, Lisboa: BN, 1889.

FONTES IMPRESSAS

ALMEIDA, Cândido Mendes de (ed.). Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal recopiladas por mandado d'El-rey D. Philippe I. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático, 1870.

BLUTEAU, Raphael. Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 - 1728. 8 v.

CARVALHO, Sebastião José de. *Escritos Econômicos de Londres.* Lisboa: Coleção Série Pombalina, Biblioteca Nacional de Portugal, 1986.

COSTA, Antônio Rodrigues da. Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII.

CORRÊA, Magalhães. Terra Carioca: Fontes e Chafarizes. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v.170. Rio de Janeiro, imprensa nacional, 1935.

FAZENDA, José Vieira. Antiqualhas e Memórias. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v.140. t.86. Rio de Janeiro: 1919.

FERREZ, Gilberto. João Massé e sua planta do Rio de Janeiro de 1713. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v.269. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1959.

FREIRE, Felisbelo. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Revista do Tribunais, 1914.

Manifesto Legal que a Majestade Fidelíssima do Rei Nosso Senhor Dom José I ofereceram o Provedor Ignácio Pereira de Souza e mais Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de

Negócio que procuram o Bem Comum sobre o Vexame que o mesmo Comércio experimenta pela regulação ou Regimento na Obrigação que lhe Impõe de pagar as Taras ao ofício de Provedor da Alfândega. Escrito por João Tomás de Negreiros, Advogado da Casa da Suplicação. Lisboa: Oficina de Pedro Ferreira, MDCC.

Memórias do descobrimento e fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, tomo XXVII, 1864.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *O Marquês de Pombal e o Brasil*. v.299. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

PIZARRO, José de Sousa Azevedo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1946.

Regimento das Alfândegas dos Portos Secos, Molhados e Vedados. Lisboa: Impressão Régia, 1812, p. 4. Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

RHEINGANTZ, Carlos G. *Primeiras Famílias do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)*. Rio de Janeiro: Livraria Brasiliana Editora, 1965.

SILVA, Antônio Moraes. *Dicionário da Língua portuguesa – recompilado até agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva.* Lisboa: Typografia Lacerdina, 1813.

SILVA, José Justino de Andrade e. *Collecção Chronológica da Legislação Portugueza.* Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856.

TREMOCEIRO, Paulo Manuel e MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa*. Lisboa: Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Divisão de Publicações, 1995.

TARGINI, Cristovão Marcos. *Novo Método para a Alfândega (1759).* Biblioteca Nacional de Portugal. Seção XIII, Manuscritos, Coleção Pombalina, Lisboa: 1889.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS[435]

ABRIL, Victor Hugo. *Governança no ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (1733-1743).* Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Pós-Graduação em História, 2010.

ALMEIDA, Carla; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; COSTA, André. Fiscalidade e comunicação política no Império. In: *Um Reino e suas Repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Ângelo Alves; CAVALCANTE, Paulo. *Alfândegas coloniais:* estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: UFJF, 2016.

ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Negociantes e contratos de tributos e direitos régios na Bahia setecentista: notas de pesquisa. In: IV Encontro Estadual de História. *Anais*...Vitória da Conquista, ANPUH, 2008.

ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Negociantes portugueses: as redes nas arrematações de direitos e tributos régios. In: ALMEIDA, Carla Maria; OLIVEIRA, Monica Ribeiro. *Nomes e números: alternativas metodológicas para a História econômica e social*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2006.

ARAÚJO, Luiz Antonio Silva. Dizima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Angelo; CAVALCANTE, Paulo (Org.). *Alfândegas do Brasil*: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: UFJF, 2016.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Em Nome do Rei e dos Negócios: Direitos e Tributos Régios Minas Setecentistas (1730-1789).* Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008.

BARROS, Edval de Souza. *Negócios de Tanta Importância: o Conselho Ultramarino e a Disputa pela Condução da Guerra no Atlântico e no Índico* (1643-1661). Lisboa: Centro de História de Além-Mar; Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Universidade Nova de Lisboa, 2008.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista Bicalho. Conquista, mercês e poder local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. n.2. Fórum. Almanaque Braziliense, 2005.

[435] De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 627).

BICALHO, Maria Fernanda. A cidade do Rio de Janeiro e o sonho de uma capital americana: da visão de D. Luís da Cunha à sede do Vice-Reinado (1736-1763). *História*. São Paulo: v.30, n.1, p. 37-55, jan/jun 2011.

BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras municipais no Império português: o exemplo do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.18, n.36, 1998.

BICALHO, Maria Fernanda. Gobernadores y virreys em el Estado de Brasil: ¿Debuj de uma corte virreinal? In: CARDIM, Pedro; PALOS, Joan Lluís (Eds). El mundo de los virreyes em las monarquías de España y Portugal. Madrid: Iberoamericana – Vervuert, 2012.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825.* Tradução Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A luta pela estruturação da alfândega durante o governo de Aires Saldanha Albuquerque (1719-1725).* Dissertação (Mestrado). Unirio, Rio de Janeiro, 2013.

CARDOSO, Grazielle Cassimiro; CAVALCANTE, Paulo. Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da diziam da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725.In:CARRARA, Angelo; CAVALCANTE, Paulo (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: UFRJ, 2016.

CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na capitania de Minas Gerais (1690-1750).* Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de Pós-Graduação em História, 1997. Apud Antonio Carlos Jucá Sampaio, 2001.

CARRARA, Angelo Alves. *Amoedação e Oferta Monetária em Minas Gerais as Casas de Fundição e da Moeda de Vila Rica.* Revista Varia História. v.26. n.43. Belo Horizonte: UFMG, 2010.

CARVALHO, Sebastião José de. *Escritos Econômicos de Londres.* Lisboa: Coleção Série Pombalina, Biblioteca Nacional de Portugal, 1986.

CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750).* São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2006.

COELHO, Rafael da Silva. *Moeda no Brasil no Final do Século XVII.* Dissertação (Mestrado em História Econômica). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2013.

CONSENTINO, Francisco Carlos. *Governadores gerais do Estado do Brasil séculos XVI – XVII*: Ofícios, regimentos, governação e trajetórias. São Paulo: Annalume; Belo Horizonte: FAPEMIG, 2009.

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

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663).* v.1-2. Lisboa: Comissão Nacional para os Descobrimentos Portugueses, 2002.

CRUZ, Miguel Dantas. *Um Império de conflitos*: o Conselho Ultramarino e a defesa do Brasil. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015.

DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto*: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c.1710 – c. 1780). Tese (Doutorado). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2017.

ELLIS, Myriam. Comerciantes e contratadores do passado colonial. *Revista IEB.* São Paulo: Universidade de São Paulo, 1982.

FERLINI, Vera. Introdução. In: Rodrigo Ricupero. *A Formação da Elite Colonial: Brasil, c.1530 - c.1630.* São Paulo: Alameda, 2009.

FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder*: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial. Bauru: EDUSC, 2003.

FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747).* Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2010.

FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João . *O arcaísmo como projeto:* mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro, 2001.

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

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro Colonial*. Rio de Janeiro: EDUERJ, José Olympio Editora, 1999.

FURTADO, Celso. A formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2018

GODINHO, Vitorino Magalhaes. *Ensaios II*: sobre a História de Portugal. Lisboa: Sá da Costa, 1968.

HESPANHA, António Manuel. Porque é que existe e em que é que consiste um direito colonial brasileiro. In: PAIVA, Eduardo França (Org.). Brasil-Portugal: sociedades, culturas e formas de governar no mundo português (séculos XVI-XVIII). São Paulo: Annablume, 2006

JUNIOR, Caio Prado. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, IBGE, 1964.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*: do capital comercial ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro. IBMEC, 1978.

MAC MENZ, Maximiliano. As "Geometrias" do tráfico: o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796- 1807). *Revista de História*. São Paulo, n. 166, Janeiro-junho, 2012.

MADEIRA, Mauro de Albuquerque. Contratadores de tributos no Brasil Colonial. In: *Cadernos Aslegis*, v.2, n.6, p.98-112, set/dez 1998.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. Notas de abertura. In: CARRARA, Angelo Alves; CAVALCANTE, Paulo (Org.). *Alfândegas no Brasil*: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: UFJF, 2016.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. A fazenda. In: José Mattoso (Direção); MAGALHÃES, Joaquim Romero (Coord.). *História de Portugal: no alvorecer da modernidade*. v.III. Edição Acadêmica. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MARX, Karl. *O* Capital *Apud*. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. Trad. Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

MATHIAS, Carlos Kelmer. Participação de segmentos sociais fluminenses nas procurações

passadas na capitania de Minas Gerais (1711-1730). *História & Perspectiva*. Uberlândia, MG: jan. jun., 2009.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão*: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c.1711-c.1756. Rio de Janeiro, Mauad X, FAPERJ, 2012.

MELLO, Evaldo Cabral de. (Org.) *O Brasil Holandês.* São Paulo: Penguin Classics, 2010.

MEGIANI, Ana Paula; PÉREZ, José Manuel Santos; Kalina Vanderlei Silva (Org.). *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1640).* São Paulo: Humanitas, 2014.

MONTEIRO, Nuno G. F.; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da (Org.). *Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

MORAIS, Maria Arisnete Câmara de.; FLORES, Conceição. Tecendo a História das Mulheres no século XVIII: Teresa Margarida da Silva e Orta. In: *Anais do II Congresso Brasileiro de História da Educação: História e Memória da Educação Brasileira*. Natal: UFRN, 2002.

MOUTOUKIAS, Zacarias *Contrabando y control colonial em el siglo XVII.* Buenos Aires: Bibliotecas Universitárias Centro Editor de América Latina, 1988.

MYRUP, Erick Lars. Governar a distância: o Brasil na Composição do Conselho Ultramarino, 1642-1833. In: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Erick Lars. *O Brasil no Império Marítimo português.* Bauru: Edusc, 2009.

NEVES, José Acúrsio das. Noções Históricas, Econômicas e Administrativas sobre a Produção e Manufatura das Sedas de Portugal (1827). In: Obras Completas de José Acúrsio das Neves. v.4. Porto: Amando de Castro e Armando da Almodovar, s/d.

NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: Estudos de História e Historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1707-1808).* São Paulo: Hucitec, 2006.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750).* São Paulo: USP, 2002.

OLIVEIRA, Luana Maria Ventura dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco*: história, conflitos e tributação no Porto de Recife (1711-1738). Recife, Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2016.

OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Negociante *versus* homens bons: disputa de poder entre elites na câmara Municipal do Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII. *Anais...* XXVIII Simpósio Nacional de História. Florianópolis: ANPUH, 2015.

OSÓRIO, Helen. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII). In: FRAGOSO João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social.* Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995.

PEDREIRA, Jorge Miguel. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. Análise Social, v. XXVII. 1992.

PIJNING, Ernst. Dores de crescimento do Rio de Janeiro: o estabelecimento da ordem na capital pelo Governador Luís Vahia Monteiro. In: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Eric Lars (Org.). *O Brasil no império marítimo português.* Bauru: Edusc, 2009.

PIJNING, Ernst. *Controlling contraband: economy and society in Eighteenth century Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado). Baltimore: Johns Hopkins University, 1997.

PIJNING, Ernst. Dores de Crescimento do Rio de Janeiro: o Estabelecimento da Ordem na Capital pelo Governador Luís Vahia Monteiro. In: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Eric Lars (Org.). *O Brasil no Império Marítimo Português*. Bauru, SP: Edusc, 2009.

PIMENTA, Alfredo (Org.). *Fontes medievais da História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa. 1948.

RIBEIRO, Renata Moreira. *A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777).* Dissertação (Mestrado). São Gonçalo, UERJ, 2012.

RICUPERO, Rodrigo. *A Formação da Elite Colonial: Brasil c.1530 – c.1630.* São Paulo: Alameda, 2009.

RICUPERO, Rodrigo. O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil. *História.* São Paulo. v.35, 2016.

RICUPERO, Rodrigo. Diretrizes Coloniais: Legislação e práticas de dominação. In: *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH – São Paulo: julho de 2011.

RIOS, José Arthur. A Tradição Mercantilista na Formação brasileira. *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro: jun/set, 1972.

SÁ, Helena Trindade de. A estrutura da Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica. In: SIQUEIRA, Maria Isabel de.; *et al*. (Org.). *A colônia em perspectiva:* pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX). Jundiaí: Paco Editorial, 2017.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A Alfândega do Rio de Janeiro*: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração. (c.1580-c.1668). Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2016.

SALDANHA, Antonio Vasconcelos. *As capitanias do Brasil*: antecedentes, desenvolvimento e extinção. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2000.

SALGADO, Graça (coord.. *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

SALLES, Hyllo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (Mestrado). Juiz de Fora, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2014.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. A família Almeida Jordão na formação da comunidade mercantil carioca c.1690-c.1750. In: ALMEIDA, Carla Maria Almeida: RIBEIRO, Monica de Oliveira. *Nomes e números: alternativas metodológicas para a história econômica e social*. Juiz de Fora: UFJF, 2006.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Batismos, casamentos e formação de redes: os homens de negócio cariocas nas fontes paroquiais setecentistas. In: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de (Org.). *Arquivos paroquiais e História Social na América Lusa:* métodos e técnicas de pesquisa na Reinvindicação de um corpus documental. Séculos XVII e XVIII. Rio de Janeiro: Mauad, 2014.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.165 0- c.1750).* Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio no Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do império português. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda;

GOUVÊA, Maria de Fátima . *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII).* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias das elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. Os homens de negócio cariocas da primeira metade do Setecentos: origem, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico. *Actas do Congresso Internacional O espaço atlântico de Antigo Regime*. Lisboa: Instituto Camões, 2008.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS, Corcino Medeiros. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808).* Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980.

SCHWARTZ, Stuart. Magistratura e sociedade no Brasil colonial. In: SCHWARTZ, Stuart. *Da América portuguesa ao Brasil.* Algés: Difel, 2003.

SÉE, Henri. *As origens do Capitalismo Moderno*. 1.ed. brasileira. Rio de Janeiro: Fundo Nacional de Cultura, março de 1959.

SILVA, Francisco Ribeiro da. Alfândegas lusas em finais de Setecentos: fiscalidade e funcionalismo. In: *O litoral em perspectiva Histórica (Séc. XVI a XVIII).* Porto: Instituto de História Moderna, 2002.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a Sombra: Política e Administração na América portuguesa do século XVIII.* São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

TREMOCEIRO, Paulo Manuel; MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa.* Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 1995.

WEHLING, Arno. *História administrativa do Brasil*: administração portuguesa no Brasil, de Pombal a D. João. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público,1986.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. O Funcionário Colonial Entre a Sociedade e o Rei. In: PRIORE, Mary Del (org.). *Revisão do Paraíso.* 500 anos e continuamos os mesmos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

Obras gerais e Referências

ANTONIL, João André. *Cultura e Opulência do Brasil.* Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982.

BLUTEAU, Raphael. Vocabulário Portuguez e Latino. Coimbra, 1712.

CARNEIRO, Manoel Borges. Resumo Chronológico das leis mais úteis no foro e uso da vida civil. Lisboa, Impressão Régia, 1818.

CÓDIGO FILIPINO, Ordenações e Leis do Reino de Portugal: recopiladas por mandado d'El-Rei D. Filipe I – Ed. Fac - similar da 14.ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona de Coimbra, de 1821 / por Cândido Mendes de Almeida. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

COSTA, Antônio Rodrigues da. Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro: 1687-1710. Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1951, Volume XCIII.

DICIONÁRIO de História de Portugal (Direção de Joel Serrão). v.1. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963.

ELUCIDÁRIO das Palavras, Termos e Frases. Edição Crítica baseada nos Manuscritos e Originais por Mário Fiúza. Volume segundo B-Z. Porto, Lisboa: Livraria Civilização, 1966.

FORAL da Alfândega da Cidade de Lisboa. Publicado pela Oficina de Antônio Craesbeeck de Mello. Lisboa, 1674.

MANIFESTO Legal que a Majestade Fidelíssima do Rei Nosso Senhor Dom José I ofereceram o Provedor Ignácio Pereira de Souza e mais Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procuram o bem comum sobre o vexame que o mesmo comércio experimenta pela regulação ou regimento na obrigação que lhe impõe de pagar as taras ao ofício de Provedor da Alfândega. Escrito por João Tomás de Negreiros, Advogado da Casa da Suplicação. Lisboa: Oficina de Pedro Ferreira, MDCC,

PAIVA, André Filippe de Melo e. O império da fiscalidade: um estudo serial das conjunturas fiscais do Atlântico português (1720 – 1807). Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.

REGIMENTO de Antônio Cardoso de Barros, Provedor-mor da Fazenda, de 17 de dezembro de 1548. In: TAPAJÓS, Vicente. A Política Administrativa de D. João III. 2.ed. Rio de Janeiro: DASP – Serviço de Documentação, 1966.

REGIMENTO do Provedor-mor e dos provedores de Fazenda. In: Marcos Carneiro Mendonça. Raízes da formação administrativa do Brasil. Rio de Janeiro: IHGB, 1972.

REGIMENTO dos provedores de capitanias, de 17 de dezembro de 1548. In: Marcos Carneiro de Mendonça. Raízes da formação administrativa do Brasil. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

SERRÃO, Joel. Dicionário de História de Portugal. Porto: Livraria Figueirinhas, 1963, volume II.

SILVA, Antônio Delgado da Silva. *Coleção da Legislação Portuguesa: desde a última compilação das ordenações, legislação de 1755 a 1790.* Lisboa: Typografia Maygrense, 1828.

SILVA, Antonio Delgado da. Collecção da Legislação portuguesa: legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830.

SILVA, Antonio Moraes. Dicionário da Língua portuguesa – recompilado até agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva. Lisboa: Typografia Lacerdina, 1813.

TARGINI, Cristovão Marcos. Novo Método para a Alfândega (1759). Biblioteca Nacional de Portugal. Seção XIII, Manuscritos, Coleção Pombalina, Lisboa: 1889.