

A Alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração
(ca.1580-ca.1668)

Helena de Cassia Trindade de Sá

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio), como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre sob orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Isabel de Siqueira.

Rio de Janeiro

2016

S111 Sá, Helena de Cassia Trindade de.
A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580- ca.1668) / Helena de Cassia Trindade de Sá, 2016.

184 f. ; 30 cm

Orientadora: Maria Isabel de Siqueira.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

1. Rio de Janeiro – Comércio – 1580-1668. 2. Alfândega – Rio de Janeiro (RJ) – 1580-1668. 3. Administração alfandegária – Rio de Janeiro (RJ). I. Siqueira, Maria Isabel de. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Centro de Ciências Humanas e Sociais. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título

CDD – 382.7098153

FOLHA DE APROVAÇÃO

A Alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração
(ca.1580-ca.1668)

Helena de Cassia Trindade de Sá

Aprovado por:

Prof.^a Dr.^a Maria Isabel de Siqueira (Orientadora)
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Rodrigo M. Ricupero
Universidade de São Paulo

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães (suplente)
Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro

2016

Dedicatória

*Dedico este trabalho a todos os que me
incentivaram e apoiaram nessa jornada.*

MAR PORTUGUÊS

*Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!
Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu.*

Fernando Pessoa

Agradecimentos

Ser historiadora sempre foi o grande sonho da minha vida. Desde pequena a História me fascinava. Ainda cedo, nos primeiros dois primeiros anos de escolaridade, as aulas dessa disciplina me encantavam e com certeza tudo isso tem a ver com a paixão com que D. Yara transmitia para nós todo o seu conhecimento. O tempo foi passando e outros mestres foram me conduzindo nesse caminho de aprendizado; meu agradecimento a todos eles, que compartilharam comigo o seu conhecimento. Agradeço à minha mãe Zuleika, minha tia Therezinha, minha avó Arminda e a meu pai Roberto (os dois últimos *in memoriam*) pela minha formação. A toda minha família, irmãos, primos, tios, sobrinhos, cunhada, cunhados, pelo incentivo para que eu nunca desistisse dos meus sonhos. Às minhas amigas do trabalho pela compreensão e força. Aos meus amigos da graduação, que sempre acreditaram que eu poderia ser capaz de seguir adiante. Ao Professor Victor Hugo Abril pelo apoio nas tutorias de Brasil I. Às amigas Elenice, Ana Cristina, Vera, Diana, Nanci, Marisa, Lucia Vieira, por estarem sempre prontas a me ouvir e aconselhar. Ao Professor Pedro Tórtima, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), que, com sua gentileza, me fez acreditar que era possível seguir em frente. Ao Professor Carlos Gabriel Guimarães, que sempre me apoiou desde o projeto do mestrado, muito obrigada. À Professora Maria Fernanda Bicalho, sempre pronta a ajudar e dar sugestões de leitura. Aprendi muito nas suas aulas. Ao Professor João Eurípedes Franklin Leal pelo ensino da paleografia. Ao Professor Valter Lenine Fernandes, que me apresentou a História Econômica e a Alfândega, além de ter sido um incentivador deste trabalho. Obrigada por tudo, Valter. Aos Professores Marcos Sanches Guimarães, Ernest Pijning e Luiz Cláudio M. Ribeiro pelas indicações de leitura e sugestões, ao Professor Ângelo Carrara, pela indicação do Archivo General de la Nación Argentina. E por falar nesse arquivo, meu agradecimento ao Pedro Vicente e ao Juan Manuel pelas dicas e ao meu grande amigo João Paulo Barbosa pela companhia e colaboração. Aos funcionários dos arquivos (Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Arquivo General de La Nación Argentina, Arquivo Nacional da Torre do Tombo), do IHGB, da Biblioteca Nacional, do Real Gabinete Português, pela gentileza e pela presteza. Agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pelo financiamento da pesquisa. Queria ainda agradecer a um amigo muito querido, que me apoiou incondicionalmente nessa jornada, sempre pronto a dar sugestões, assessorar e, acima de tudo, incentivar: Bruno Correia de Sá e Benevides. Pesquisar o Rio de Janeiro dos séculos XVI e XVII e contar com a torcida, a atenção e o

carinho de um legítimo descendente dos Correia de Sá foi um grande privilégio. Meu agradecimento especial a minha orientadora, Professora Maria Isabel de Siqueira, ou melhor, Bebel, que acreditou na pesquisa e aceitou a orientação. Desde o primeiro momento tinha certeza de que formaríamos uma bela dupla de trabalho. Por fim, mas não menos importante, minha gratidão a todos aqueles que colaboraram para o meu sucesso nessa jornada.

Resumo

A análise das relações comerciais estabelecidas no Rio de Janeiro que tinham como cenário a Alfândega é a proposta deste trabalho. Durante a União Ibérica, devido à posição geográfica estratégica e à capacidade de articulação com outras praças, a capitania fluminense despontou como uma rota promissora a ser integrada ao circuito atlântico e ganhou um papel de destaque no ultramar ibérico. Igualmente importante foi o fato de o sistema colonial começar a ser implantado no período (início do século XVII) com a introdução do exclusivo comercial e o incremento do tráfico negreiro. Responsável pela arrecadação fiscal, a organização do comércio e a vigilância anticontrabando, a Alfândega deve ser vista como uma instituição essencial para o desenvolvimento econômico da região e, ainda, palco de conflitos e descaminhos típicos da dinâmica daquela sociedade.

Palavras-chave: Rio de Janeiro – Comércio – Alfândega

Abstract

The analysis of business relations in Rio de Janeiro having the background of the Customs is the purpose of this work. During the Iberian Union, due to the strategic geographical position and the capacity to articulate with other markets, the captaincy of Rio de Janeiro has emerged as a promising route to be integrated in the Atlantic circuit and won a prominent role in the Iberian overseas. Equally important was the fact that the colonial system begins to be rooted during the period, (beginning seventeenth century) with the introduction of commercial exclusive and the increase of the slave trade. Responsible for tax collection, the organization of trade and anti-smuggling surveillance, Customs should be seen as an essential institution for the economic development of the region and also the scene of conflicts and typical waywardness dynamics that society.

Keywords: Rio de Janeiro – Trade – Customs

Sumário

Introdução.....	12
1. COLONIZAÇÃO E FISCALIDADE	25
1.1. O início da colonização	27
1.2. Comércio e montagem do aparato fiscal	28
1.3. Período filipino e fiscalidade	34
1.4. Condições econômicas e Restauração	52
1.5. A Restauração e a América portuguesa.....	57
2. RIO DE JANEIRO: ECONOMIA E NEGÓCIOS	68
2.1. “Levantemos a cidade, a rainha das províncias e o empório das riquezas do mundo”: nasce o Rio de Janeiro.....	69
2.2. A cidade do Rio de Janeiro no período filipino: comércio e expansão.....	73
2.3. A mui leal e heroica: o Rio de Janeiro e a Restauração	98
3. A ALFÂNDEGA DO RIO DE JANEIRO: ESTRUTURAÇÃO E DINÂMICA (CA.1580- CA.1668).....	115
3.1. A Alfândega e a legislação	117
3.2. A Alfândega fluminense: estrutura	131
3.2.1. Os provedores da Fazenda e juízes da Alfândega fluminense na União Ibérica	145
3.2.2. Os oficiais da Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica.....	154
3.3. A Alfândega fluminense: dinâmica.....	162
CONSIDERAÇÕES FINAIS	177
Anexos.....	180
Referências bibliográficas	185

Lista de abreviaturas

ABNRJ – Anais da Biblioteca Nacional

ACRJ – Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro

ANRJ – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)

ANA – Archivo General de la Nación Argentina

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

BNRJ – Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)

DHBN – Documentos Históricos da Biblioteca Nacional

Gráficos, quadros e mapas

Gráficos

Gráfico 1 – Receitas em réis

Gráfico 2 – Número de engenhos instalados no Brasil

Gráfico 3 – Receitas oriundas do Brasil

Gráfico 4 – Engenhos do Rio de Janeiro

Gráfico 5 – Quantidade de escravos desembarcados na América no início do século XVII

Gráfico 6 – Receitas da Alfândega de Lisboa

Quadros

Quadro 1 – Conselho da Fazenda

Quadro 2 – Composição do Tribunal da Relação da Bahia

Quadro 3 – Despesas de seguro dos navios

Quadro 4 – Despesa de seguro das mercadorias transportadas

Quadro 5 – Navios enviados pela Companhia Geral de Comércio do Brasil

Quadro 6 – Resumo do Foral da Alfândega

Quadro 7 – Oficiais da Alfândega

Quadro 8 – Despachos nas alfândegas

Quadro 9 – Lista de provedores e juizes da Alfândega do Rio de Janeiro de 1577 a 1668

Quadro 10 – Relação dos oficiais da Alfândega

Quadro 11 – Ordenados dos oficiais da Alfândega

Quadro 12 – Valores de emolumentos cobrados na Alfândega

Quadro 13 – Competências do provedor e do ouvidor

Mapas

Mapa 1 – Localização dos engenhos no Rio de Janeiro seiscentista

Mapa 2 – O Rio de Janeiro no Seiscentos

Introdução

O todo sem a parte não é todo.

A parte sem o todo não é parte.

Mas se a parte o faz todo sendo parte,

Não se diga que é parte, sendo todo.¹

Quando terminei o Trabalho de Conclusão de Curso da graduação em História, cujo título era “A Alfândega do Rio de Janeiro e da Vila de Santos: um estudo comparativo da importância dos negócios coloniais (1705-1750),” na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, orientada pelo Professor Valter Lenine Fernandes, tinha a certeza de que ainda havia muito a ser estudado sobre o Rio de Janeiro colonial e sua Alfândega. A princípio, minha ideia era continuar a pesquisa de onde havia parado na graduação. As dissertações de mestrado de Valter Lenine Fernandes,² o primeiro a tratar do tema, “Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega da Cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)”, de 2010, e de Grazielle Cassimiro Cardoso,³ “A luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)”, de 2013, serviram como balizadores das minhas ideias e pretensões, já que tratavam justamente da Alfândega do Rio de Janeiro, ainda que no século XVIII. Mas logo dúvidas pairaram sobre minha cabeça: por que não buscar explorar a Alfândega em outras temporalidades? Por que não tentar entender o todo ao investigar as suas partes? Por que não estudar a Alfândega nos anos iniciais da colonização do Rio de Janeiro, quando as bases do Antigo Sistema Colonial estavam sendo formadas? Nada me pareceu mais instigante do que pesquisar sobre essa instituição em um período em que a administração colonial passou a ganhar “maior complexidade”,⁴ ou seja, no período da União Ibérica. Estudar o Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII seria um grande desafio a ser vencido. Nosso objetivo era analisar a Alfândega fluminense nessa época e a sua importância para as práticas econômicas da região. Para efetuar essa análise, usamos a linha de estudos que privilegia o caráter externo da economia colonial, defendida por Caio Prado

¹ MATOS, Gregório de. “Ao braço do mesmo menino Jesus quando apareceu”. In: MATOS, Gregório de. *Obra completa*. Rio de Janeiro, Record, 1992.

² FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747)*. Dissertação (Mestrado). Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2010.

³ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro, UNIRIO, 2013.

⁴ Cf. RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. São Paulo, Alameda, 2009. p. 142.

Junior⁵ em *Formação do Brasil contemporâneo* e Fernando Novais⁶ em *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. Essa corrente, denominada de Antigo Sistema Colonial, enfatiza que a organização da produção da colônia estava voltada para atender à demanda do mercado externo e assim sendo, havia uma exploração da metrópole que fazia com que a acumulação de riquezas se desse fora da colônia. Nesse cenário, o processo de colonização acabou por gerar uma identidade específica, diferente do modelo europeu.⁷ As atividades desenvolvidas no Brasil deveriam se constituir, então, “em fator essencial no desenvolvimento da metrópole”.⁸

No lapso de tempo compreendido entre 1580 e 1640, a América lusa e os demais territórios portugueses no ultramar entraram para a órbita da monarquia dos Habsburgo e as duas Coroas, hispânica e lusitana, ficaram unidas no corpo físico de um só rei.⁹ Para acompanhar a nova corrente historiográfica portuguesa e espanhola, que percebe o processo de recuperação de Portugal no contexto mais geral dos conflitos e das negociações,¹⁰ estendemos nosso marco temporal até 1668, quando a Coroa espanhola reconheceu a independência da Coroa lusa e pôs fim à Guerra da Restauração.

Em relação ao período da União Ibérica, nos alinhamos a mesma perspectiva que Jean-Frédéric Schaub¹¹, Maria Isabel de Siqueira¹², Ana Paula Torres Megiani¹³ e José Carlos

⁵ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

⁶ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo, HUCITEC, 2011.

⁷ Essa opção teórica faz oposição a uma outra denominada de Antigo Regime nos Trópicos, que “aponta para uma certa autonomia da economia colonial, em seu processo de reprodução, frente à burguesia metropolitana, contrariando assim, as teses que sublinham a estrita dependência da colônia em relação a metrópole” (FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998. p.18-19). José Jobson Arruda destaca três cenários a respeito da colonização da América lusa. O primeiro aponta para o cenário que privilegia a condição colonial enfaixada no conceito de Antigo Sistema Colonial, que enfatiza o comando externo, a acumulação exógena, a exploração colonial a busca por uma identidade específica da colônia desde os primórdios da sua formação. O segundo enfoca o todo representado pela noção elástica de Império que privilegia a acumulação endógena, recusa a exploração colonial, naturaliza sua condição como parte integrante do todo, cuja identidade partilha. A terceira privilegia a temporalidade da trajetória colonial, vazado no conceito de dialógica da transtemporalidade, que recusa a ossificação da temporalidade histórica inclusa nos dois conceitos. Recorta tempo e realidade específicos nos quais a acumulação externa e interna se retroalimentam e identifica as especificidades coloniais (ARRUDA, José Jobson de Andrade. “*O açúcar e a diversificação da economia colonial (1780-1830)*”. XXVIII Simpósio Nacional de História Colonial, Anpuh, Florianópolis, 29/07/ de jul. 22015. Comunicação oral na mesa 083, “Império e colonização: economia e sociedade na América portuguesa”..2015)

⁸ NOVAIS, Fernando A. *Op. cit.* p. 59.

⁹ Cf. MEGIANI, Ana Paula Torres; Pérez, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica: novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014. p. 7.

¹⁰ *Ibidem*, p. 13.

¹¹ SCHAUB, Jean Frédéric. *Portugal na monarquia hispânica. (1580-1640)*. Lisboa, Livros Horizontes, 2001.

¹² SIQUEIRA, Maria Isabel de. *O Direito e o Estado no Brasil filipino: inovação ou continuidade legislativa*. Jundiaí, Paco Editorial, 2011.

¹³ MEGIANI, Ana Paula Torres. *O rei ausente*. São Paulo, Alameda, 2004.

Vilargada¹⁴ que analisa a união das duas Coroas, em um contexto “*aberto, dinâmico e atravessado por suas próprias contradições, [...] oscilações, ambiguidades e clivagens.*”¹⁵ Estes historiadores desmistificam a ideia de usurpação da Coroa portuguesa por um monarca estrangeiro e enfatizam que a aclamação de Filipe II nas Cortes de Tomar, foi um fato natural, uma vez que este era o pretendente que possuía a maior legitimidade para assumir o trono luso. Nossa tarefa foi tentar compreender como o Império português,¹⁶ sob o governo filipino, conseguiu se fazer presente nas diversas localidades que o compunha, com destaque aqui para a Capitania do Rio de Janeiro, e como suas normas e determinações foram experimentadas e aceitas pelos diversas instancias de poder da Coroa, pelos oficiais régios, pelas elites locais, mercadores, navegantes, que perpassavam pela Alfândega fluminense,¹⁷

¹⁴ VILARGADA, José Carlos. *São Paulo na órbita do Império dos Filipes: conexões castelhanas de uma vila na América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ De acordo com Maurice Duverger, podemos abordar o conceito de Império “partindo da distinção feita em 1718[...] por Gabriel Gerard que denomina assim “Estado vasto e composto por diversos povos em oposição ao reino, menos extenso e fundamentado sobre a unidade de nação da qual ele é formado.” Dessa forma os “impérios são ‘plurinacionais’. Eles reúnem diversas etnias, diversas comunidades, antes separadas, sempre distintas.” Em trabalho mais recente, Luis Filipe Silvério Lima aponta que “no Brasil e em Portugal, esse debate tem ganhado força em torno da polêmica entre a proposição de um Antigo Regime nos Trópicos e as propostas de atualização e sobrevida da ideia do Antigo Sistema Colonial. A partir dessa contraposição o entendimento do espaço colonial e ultramarino como um Império tem sido discutido em particular em torno da linha dada por Charles Boxer no Império Marítimo Português.” Tendo a mesma opinião, Maria Luiza Andreaza afirma “O crescente abandono da ideia do dualismo Metrópole-colônia vem trazendo à historiografia nova compreensão dos mecanismos conjugados que favorecem a dominação lusitana sobre espaços díspares por distâncias de toda a ordem. Ainda de acordo com a autora, “o que se destaca na historiografia recente é o abandono do pressuposto de que o Império português tenha sido mera colcha de retalhos, enfatizando que ele deu vida em graus distintos, as diversas partes que o integravam. A noção de Império de Jorge Miguel Pedreira que diz que: “a ideia de um império português é demasiado restrito e demasiado amplo. Restrito, porque apesar da extraordinária aventura dos descobrimentos, da espantosa diáspora que empreenderam, os portugueses nunca encontraram em si mesmo todas as forças para edificarem um autêntico império, unificado sob seu controle, sob o seu poder recorreram sempre, pelo menos parcialmente, o homens e produtos ou demandaram.[...] Neste sentido, o império pertence a uma outra unidade, de maior alcance, múltiplo, uma vez que reúne entidades politicamente distintas: a economia-mundo europeia. Nessa unidade, os portugueses não souberam ou não puderam, apesar de todas as aparências e de uma notável primeira metade de Quinhentos, afirmar-se como força dominante, deixando esse lugar àqueles que basearam a capacidade mercantil numa produção local-agrícola ou manufatureira ou em avançada técnicas comerciais, contabilísticas e financeiras; sucessivamente Flamengos, Genoveses, Holandeses e Ingleses. Por outro lado, a ideia de um império parece pecar também por excesso, porque, a bem dizer, nunca se constituiu uma verdadeira unidade imperial portuguesa.” (DORÉ, Andréa; LIMA, Luis Filipe Silvério; SILVA, Luiz Geraldo. *Facetas do império na história: conceitos e métodos*. São Paulo, HUCITEC, 2006. *Passim*/ Jorge Miguel Pedreira. *Verbete*. “Comércio Imperial. In: Dicionário Enciclopédico da História de Portugal. S.L. Publicações Alfa, 1991. Apud. CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. São Paulo, HUCITEC, 2006. p.26). Compactuamos, entretanto, com a ideia de dimensão plural das relações entre as partes do Império português, que tornam mais complexas as análises dos conceitos de colônia e metrópole ao introduzir elementos como as relações intercoloniais com destaque para a dinâmica comercial atlântica e o tráfico negreiro, sem aceitar porém, a visão de ausência de centralidade ou descerebração.

¹⁷ Vale aqui ressaltar que acreditamos que apesar de algumas normas e determinações terem sido elaboradas pelo governo filipino, isso não provocou nenhuma modificação substancial na orientação tradicional. Joel Serrão afirma que: “1580 não é um colapso, uma fronteira entre períodos radicalmente diversos, mas apenas um acontecimento dinástico que não entra, por ora, em conflito com a orgânica econômica e social tradicional que se

uma vez que os assuntos fiscais servem também como chave de compreensão do papel desempenhado pela América lusa no conjunto da monarquia dos Habsburgo.¹⁸ A união, que logo no início foi aceita sem muitos conflitos por vários setores da sociedade, como as elites, os comerciantes e o clero, com o passar do tempo sofreu desgastes. O crescente descontentamento com o governo dos reis espanhóis que não observavam os interesses da Coroa portuguesa deu força ao movimento pela Restauração do trono português, que chegou ao ápice em 1640. Para Eduardo D'Oliveira França,¹⁹ a situação agravou-se no período de D. Felipe IV com o aumento excessivo de tributos, o descuido com a preservação das colônias, o desrespeito com os foros, os privilégios e as liberdades. Tudo isso fez com que o pacto entre a nação e o trono fosse rompido.²⁰ Acrescenta-se a ameaça de invasão de Angola pelos holandeses²¹ e a insegurança da navegação através do Oceano Atlântico.²² A Restauração pegou a maioria do povo de surpresa e nem todos os setores sociais, como afirma Rodrigo Bentes, foram favoráveis ao movimento, ainda que tivessem aderido a ele em razão das circunstâncias. Para esse autor, as ações do duque de Olivares, centralistas e homogeneizadoras, não respeitavam as particularidades de cada região, confrontavam os grupos tradicionais de poder e provocaram motins populares.²³ Joel Serrão²⁴ ainda vê uma estreita relação entre a colonização e a exploração econômica do Brasil com os acontecimentos de 1640.

No Brasil, tanto o governador-geral, D. Jorge de Mascarenhas, o marquês de Montalvão, quanto o governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá e Benevides, que foram fiéis vassalos da nobiliarquia dos Filipes, apoiaram a aclamação de D. João IV. Benevides foi um personagem interessante nessa história, pois atravessou esse período de mudanças nas estruturas do poder central da metrópole e manteve-se firmemente no cargo,

mantém intacta.” (SERRÃO, Joel. Em torno das condições econômicas de 1640. *Separata de Vértice*. Revista de Cultura e Arte. p.9)

¹⁸ Cf. MEGIANI, Ana Paula Torres; Pérez, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *Op.cit.*.p.19

¹⁹ FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997.

²⁰ Cf. *Ibidem*, p. 273.

²¹ De acordo com Evaldo Cabral de Mello no seu livro “O negócio do Brasil: Portugal, os países baixos e o Nordeste(1641-1669), “ [...] Gerada pela guerra da independência contra a Espanha, a expansão colonial das Províncias Unidas pusera em xeque o controle português do comércio do açúcar, do tráfico de mão de obra africana e do comércio de especiarias, bases da riqueza do Reino.”(MELLO, Evaldo Cabral de. *O negócio do Brasil: Portugal, os países baixos e o Nordeste(1641-1669)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.p.20)

²² Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1978. p. 399.

²³ MONTEIRO, Rodrigo Bentes. *O rei no espelho: a monarquia portuguesa e a colonização da América (1640-1720)*. São Paulo, HUCITEC, 2002. p. 83.

²⁴ SERRÃO,Joel. Em torno das condições econômicas de 1640. *Op.cit.*

apesar de seus interesses ligados à Região do Rio da Prata e aos castelhanos.²⁵ Isso nos leva a inferir que a política colonial, “governada por preceitos mercantilistas em prol da exploração colonial”,²⁶ tinha como objetivo preservar aquela sociedade e suas relações comerciais de qualquer circunstância que pudesse levar a sua desintegração. Para isso, era necessário certa flexibilização diante de algumas situações específicas.²⁷ Nesse sentido, o capitão-mor do Rio era uma peça fundamental para a manutenção e exploração daquela região. Charles Boxer²⁸ demonstra também que Benevides tinha uma ligação com os jesuítas, que apoiaram D. João IV, o que nos leva a formular que vários interesses estavam envolvidos nessa questão do apoio ao novo rei. Edval de Souza Barros compactua com a mesma ideia de Boxer e acrescenta que ao se posicionar ao lado dos jesuítas, Salvador Correia de Sá contava com o favor do novo rei para fazer frente à oposição que sofria na Capitania do Rio.²⁹

Um outro aspecto importante nesse período diz respeito às mudanças na política econômica ultramarina. Com a diminuição do comércio com o Oriente, Portugal passou a se dedicar à produção de açúcar em São Tomé e no Brasil.³⁰ “Isso indicou uma mudança na característica do Império Ultramarino português, que continuou sendo oriental, porém com o

²⁵ No ANTT encontramos no Registro Geral de Mercês a carta em que D. João IV concede a mercê de governador do Rio de Janeiro a Salvador Correa de Sá e Benevides. De acordo com o referido documento, tal mercê se devia aos serviços prestados até então pelo referido governador. “ Dom João IV faço saber aos que esta minha carta virem que havendo respeito aos serviços que Salvador Correa de Sá e Benevides cavaleiro da Ordem de Nosso Senhor Jesus Cristo e comendador dela, fidalgo de minha casa me fez até agora e seu avô Salvador Correa de Sá e de seu pai Martim de Sá, ambos também fidalgos da minha casa feitos no Brasi, pelejando todos no Brasil, digo, todos muitas vezes com os inimigos, gastando muito de suas fazendas nas fortificações do Rio de Janeiro e defesa de toda a costa do sul em que sempre procederam como comvinha a meu serviço e aos que particularmente fez o dito Salvador Correa de Sá [e Benevides] em servirem, digo, em servir de Pernambuco por cabo de trinta navios que trouxe o salvamento tornar ao Rio de Janeiro com o socorro quando foi tomada a Bahia e nos trezentos soldados que foi levantar a capitania de São Vicente com os quais e com três canoas de guerra e duas caravelas se achou na Restauração da Bahia socorrendo a caminho a capitania do Espírito Santo em tempo que inimigo a acometeu com a qual pelejou duas vezes matando-lhe muita gente e sendo nomeado por Almirante da Costa do Sul socorrer a Província do Paraguai contra os índios rebelados que castigou apaziguando a terra e socorrer também o povo de [...] contra ao Índios pagãos que venceu saindo ferido de doze flechadas.[...](ANTT-PT/TT/RGM/Q/0008/49063- Registro Geral de Mercês, Mercês da Torre do Tombo, livro 8, f.148-149). Isso ratifica nosso argumento de que a manutenção de Benevides no cargo visava a preservação dos interesses da Coroa na região centro-sul da colônia.

²⁶ LENK, Wolfgang. “*Guerra e pacto colonial: exército, fiscalidade e administração colonial da Bahia (1624-1654)*”. Tese (doutorado). Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 2009, p. 6.

²⁷ Para Laura de Mello e Souza, “o estudo da dimensão humana, principalmente governadores e agentes, aponta para uma realidade distinta, que [negava] a rigidez administrativa e [mostrava] como as situações específicas impunham a flexibilidade na interpretação das ordens e decretos metropolitanos.”(SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a sombra*. São Paulo, Companhia das Letras, 2006, p. 46). Diante disso, temos por hipótese que a manutenção de Benevides no cargo fazia parte dessa flexibilização tanto do governador quanto da Coroa, cujo objetivo de ambos os lados seria a preservação dos interesses ligados à exploração colonial.

²⁸ BOXER, Charles C. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola. 1602-1686*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1973.

²⁹ Cf. BARROS, Edval de Souza. *Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Indico. (1643-1661)*. Lisboa, CHAM, 2008, p.97

³⁰ Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro. *Revista Vértice*, n.92,93,94 de abr., mai., jun. de 1951. p. 72.

acréscimo do eixo Sul Atlântico.”³¹ É dentro desse contexto acima descrito, de mudanças tanto na metrópole quanto na colônia, que buscamos analisar a Alfândega do Rio de Janeiro, uma vez que desde cedo as relações “econômicas, sociais e ideológicas [estavam] condicionadas pelas tarefas mercantes e colonizadoras de além-mar.”³²

Nesse sentido, a influência do mar na vida econômica da cidade fez com que desde cedo um posto alfandegário fosse criado em seu porto.³³ As Alfândegas ou aduanas eram locais onde se procedia à arrecadação de impostos sobre a entrada ou saída de produtos. Além disso, tinham outras funções, como, por exemplo, a aplicação de tarifas sobre o embarque e transporte de mercadorias e o controle e a vigilância do porto, para se evitarem os descaminhos e contrabandos. Em relação ao contrabando, essa prática foi incorporada pelas instituições econômicas, jurídicas e sociais do império português. Vale lembrar que as pesquisas de Paulo Cavalcante³⁴ e Ernest Pijning³⁵ reforçam a tese de Fernando Novais de que o comércio ilegal demonstrava a flexibilidade pertinente ao próprio sistema colonial.³⁶ Zacarias Moutoukias, ao estudar a questão do comércio e do contrabando em Buenos Aires, compartilha da opinião desses autores. Para Moutoukias,³⁷ era difícil tentar fazer a distinção entre comércio ilegal e legal, já que, por seus mecanismos e circuitos, os homens que efetuavam tanto o comércio autorizado como o clandestino faziam parte de um mesmo grupo.

É durante o período da União Ibérica que o comércio entre o Brasil e Buenos Aires³⁸ ganha fôlego e atinge o auge nas primeiras décadas do Seiscentos. A capitania fluminense e o seu porto passam a ter uma importância estratégica para “o domínio da rota do Prata e para a

³¹ SILVA, Bruna Milheiro. *Homens del rei: estratégias e trajetórias familiares da nobreza principal da terra no Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)*. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. p. 12.

³² SERRÃO, Joel. Em torno das condições econômicas de 1640. *Op.cit.* p. 4.

³³ Para João Cordeiro Pereira, o peso do mar na vida econômica do Estado [português] consubstanciou-se em normas concretas de Direito e num sistema alfandegário. (PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das Alfândegas em Portugal*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1983. p. 26).

³⁴ OLIVEIRA JUNIOR, CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. *Op.cit.*

³⁵ PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*, v. 21, n.42, São Paulo, 2001.

³⁶ Os riscos do contrabando eram assumidos em razão dos ganhos e das vantagens provenientes desse tipo de comércio.

³⁷ MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites . Buenos Aires em el siglo XVII. Anuario IEHS, Tandil, a.3, n.3, 1988. /MOUTOUKIAS, Zacarias., “Power, corruption, and commerce: the making of the local administrative structures in Seventeenth Century Buenos Aires”. *The Hispanic American Historical Review*, .v. 68, n.º 4, nov. 1988.

³⁸ De acordo com Rodrigo Ceballos, “vias de ligação e rotas comerciais entre as cidades brasileiras e a província do Rio da Prata já existiam antes da fundação da cidade de Trinidad e do porto de Buenos Aires. [...] Logo após a fundação, o porto de Buenos Aires recebeu algumas embarcações [...]. Mas apenas em 1585 se iniciam os contatos comerciais frequentes e bem documentados do Rio da Prata com as cidades costeiras do Brasil” .(CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires.(c.1580-c.1650)*. Tese(Doutorado). Niterói, Universidade Federal Fluminense,2007. p. 39-40).

colonização do centro-sul do Brasil.”³⁹ Dessa forma, o Rio de Janeiro se transforma em um ponto de escala dos navios que vinham da África em direção ao Rio da Prata⁴⁰ com escravos. Luiz Felipe de Alencastro⁴¹ explica que o triângulo Rio-Luanda-Buenos Aires fazia parte de uma rede mercantil cuja atividade era do interesse de Lisboa. Não só o comércio de escravos movimentava o porto fluminense, mas outros navios traziam da Europa tafetás, chapéus, vinhos e outras mercadorias manufaturadas que eram vendidas para os peruleiros, como eram conhecidos os comerciantes que se dirigiam ao ou que saíam do vice-reino espanhol pela rota do Rio da Prata, que as levavam para Potosí.⁴² Do mesmo modo, as embarcações precedentes de Buenos Aires também paravam no porto da cidade.⁴³ Pagavam na Alfândega fluminense 10% de direitos de entrada e 10% de direitos para exportação das mercadorias.⁴⁴

Apesar da carência da documentação sobre a Alfândega nesse período, pelos fragmentos encontrados inferimos que sua importância no cenário fluminense foi crescente. Isso em boa parte devido ao ativo comércio com a região do Rio da Prata e ao aumento da produção açucareira da região. Em relação a esse comércio com Buenos Aires, nos orientamos pelo estudo de Alice P. Canabrava, em *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, pelo de José Gonçalves Salvador, em *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico e Os magnatas do tráfico negreiro*, e pela tese de doutorado de Rodrigo Ceballos, “Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (ca.1580-ca.1650)”.

Já em relação ao açúcar, Stuart Schwartz, em *Segredos internos*, afirma que esse era o produto mais racional e talvez o mais lucrativo para ser vendido para o mercado externo. Um outro fator que também trouxe consequências para o Rio de Janeiro e seu porto foi à ocupação das capitanias do Norte pelos holandeses e o bloqueio naval imposto por eles nos portos da região. Com isso, as rotas tiveram de ser desviadas para as capitanias do Sul e beneficiaram o porto fluminense.⁴⁵ O comércio com o Rio da Prata sofreu uma grande retração após a aclamação de D. João IV e, apesar das tentativas do novo rei quanto ao seu restabelecimento, nunca mais voltou ao patamar do período filipino.

³⁹ LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, IBGE, 1964, p. 149.

⁴⁰ Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2008, p. 165.

⁴¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

⁴² Documento curioso. In: *RIHGB*. Rio de Janeiro, IHGB, n.º 147, tomo 93, p. 151.

⁴³ Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.* p. 166.

⁴⁴ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata(1580-1640)*. São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1984, p. 77.

⁴⁵ Cf. SANTOS, Núbia Melhem; LENZI, Maria Isabel. *O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2005, p. 25.

Desde cedo e por um bom tempo a chefia da aduana do Rio foi alvo de grande disputa.⁴⁶ Seus cargos eram dados como retribuição pelos serviços prestados à Coroa para os descendentes dos homens que se prontificaram a promover a conquista da terra e a construção da cidade com recursos próprios. Os postos na hierarquia alfandegária rendiam não só o ordenado, mas prestígio social e a possibilidade da participação e inclusão do seu ocupante numa “corrente de lealdade”,⁴⁷ que proporcionava lucros com o comércio lícito e ilícito.⁴⁸

Assim, durante quase um século, dois grupos da elite local se revezaram na ocupação dos cargos mais altos na hierarquia alfandegária: os descendentes de Antonio Mariz (um dos seus primeiros administradores) e os da família de Salvador Correia de Sá. Esse fato revela que os membros da elite do Rio nem sempre tinham interesses convergentes no que dizia respeito ao gerenciamento da economia local e da coisa pública.⁴⁹ Mas quem formava essa elite? Delgado de Carvalho afirma que entre os principais habitantes e proprietários da cidade destacavam-se os conquistadores, ou seja, “os auxiliares e companheiros de Estácio de Sá e de Mem de Sá, cujos serviços foram recompensados por importantes doações.”⁵⁰ Em seu trabalho sobre a formação da elite colonial, Rodrigo Ricupero⁵¹ explica que os portugueses, ao desembarcarem no Brasil, não teriam abandonado seus quadros mentais. Oriundos de uma sociedade estamental, os nobres buscavam a garantia de seus privilégios e os membros do Terceiro Estado, o enobrecimento. A Coroa, por sua vez, usava a distribuição de mercês, terras e títulos para conquistar a adesão dos vassalos aos seus projetos. E foi na busca por recompensas, que os moradores do Rio de Janeiro, por conta própria, se empenharam na conquista do território e em financiar a exploração, “embora também procurassem obter

⁴⁶ Cabe lembrar que a elite colonial vai se apropriar dos postos-chave da administração e em uma região que naquela época possuía uma população reduzida, como no caso do Rio de Janeiro, e que a briga entre as facções atingia todas as áreas, inclusive a Alfândega.

⁴⁷ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. *Op.cit.* p. 162.

⁴⁸ Encontramos na documentação algumas passagens que ilustram a ocorrência dos descaminhos nas Alfândegas do Rio (1613) e de Salvador (1624) feitos com a participação dos próprios oficiais: “[...] enviou uma certidão que diz ser de Sebastião Coelho, escrivão do almoxarifado da Alfândega daquela capitania [Rio de Janeiro], como nela se despacharam as monções passadas para o Rio da Prata [...], 132 peças de escravos de Guiné [...] e constar pela devassa que o Provedor da Fazenda tirou serem ocultadas catorze peças.” (Cartas para Álvaro de Sousa e Gaspar de Sousa, CNCDP, p. 196); “[...] que dando-se despacho a um navio de negros que ia para o Rio da Prata, se lhe deu o despacho para as capitânicas do Sul no que ficou perdendo a três mil reis de direitos de cada escravo, e foi público que se deram trezentos cruzados a Belchior Rodrigues e Manoel Lopes, criados do réu [D. Luis de Sousa] e oficiais da Alfândega pelo dito despacho” (Livro do 1º Governo do Brasil (1607-1633), CNCDP, 2001. p. 490-491).

⁴⁹ Cf. SILVA, Bruna Milheiro. “*Homens del rei*: estratégias e trajetórias familiares da nobreza principal da terra no Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). *Op.cit.* p. 50.

⁵⁰ CARVALHO, Delgado. *A história da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1990. p. 35.

⁵¹ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. *Op.cit.*, p. 18.

vantagens mais imediatas.”⁵² Os estudos de João Fragoso apontam que a formação da elite do Rio de Janeiro esteve associada aos conquistadores e seus descendentes se transformaram nas melhores famílias da terra.⁵³

A estrutura aduaneira desse período ainda era mais modesta do que a verificada no século XVIII, com um número menor de oficiais. O ofício de provedor da Fazenda Real nessa época era desempenhado concomitantemente com o de juiz da Alfândega. Cabia a ele proteger os interesses da Fazenda Real, monitorar a arrecadação e os direitos que se pagavam na Alfândega, entre eles a dízima. Desempenhava as funções por geralmente três anos, ou um pouco mais, dependendo do que estava estabelecido em seu alvará.⁵⁴ Já os demais cargos podiam ser de propriedade de quem os ocupava⁵⁵, mas sempre com autorização real. Os “cristãos-novos”⁵⁶ não podiam ocupar ofícios na Alfândega, embora isso tenha ocorrido, como no caso do provedor da Fazenda e juiz da Alfândega Antonio Dorta, no Rio, e de Belchior Rodrigues, como escrivão da Alfândega na Bahia.⁵⁷ Tais fatos demonstram que na colônia as ordens e a legislação provenientes da metrópole nem sempre eram seguidas fielmente. Em alguns casos tinham de ser interpretadas e adaptadas de acordo com as especificidades da região. Entretanto, isso não alterava a lealdade dos súditos com a Coroa,

⁵² RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. *Op.cit.*, p. 21

⁵³ FRAGOSO, João. A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). Rio de Janeiro, *Topoi*, n.1, 45 2000, p. 50-51.

⁵⁴ “Eu El Rei faço saber aos que este alvará virem que hei por bem e me praz que Cristóvão de Barros há que tenho feito mercê de capitão e governador da capitania e cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nas partes do Brasil por tempo de quatro anos sirva juntamente o cargo de Provedor de minha Fazenda[...]” (Alvará Régio para que Cristóvão de Barros também sirva o cargo de Provedor da Fazenda das partes do Brasil. In: SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.*, p. 292).

⁵⁵ Conforme podemos observar no documento AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.1. Solicitação da propriedade do ofício de escrivão do almoxarife e da Alfândega.

⁵⁶ As atas da Câmara de São Paulo se referem, em 1613, abertamente a “cristãos-novos e homens de nação hebreia”, mostram que havia não somente judeus batizados ou cristãos-novos, mas também aqueles que não eram, ou seja, homens de nação hebreia (FALBEL, Nachman. *Judeus no Brasil: estudos e notas*. São Paulo, Humanitas, 2008, p. 517). O cristão-novo era impedido de participar de qualquer profissão ou cargo que o colocasse em posição competitiva com a classe social dominante. Não bastava ser fiel e devoto para pertencer à sociedade privilegiada e dominante: era preciso ser puro de sangue, ou, como se dizia, não ter sangue infecto mouro, negro ou judeu. (NOVINSK, Anita. *Cristãos-novos na Bahia (1624-1654)*. São Paulo, Perspectiva, EDUSP, 1972, p. 19-20). Os cristãos-novos portugueses foram um grupo fundamental no comércio global feito entre os séculos XVI e XVII. Organizavam-se em torno daquilo que hoje chamamos de redes de comércio. Com agentes espalhados por todo o globo, enviavam navios aos entrepostos africanos em busca de escravos e, nas cidades sob o domínio espanhol ou português nas Américas, vendiam escravos e outras mercadorias. [...] Compravam e vendiam créditos nas praças europeias, forneciam navios às armadas espanholas; participavam do comércio do açúcar e, em menor grau, de sua produção; eram os responsáveis pela coleta de diversos impostos reais; negociavam os seguros de transporte marítimo e emprestavam recursos para o financiamento tanto da Coroa portuguesa como da espanhola. (HUTZ, Ana. *Homens de nação e de negócios: redes comerciais no mundo Ibérico(1580-1640)*. Tese (Doutorado).São Paulo, Universidade de São Paulo, 2014. p. 8).

⁵⁷ “Que o réu [D. Luis de Souza] proveu a Belchior Rodrigues no ofício de escrivão da Alfândega [...] sendo homem de nação, não podendo ter ofícios públicos” (Livro 1º do Governo do Brasil [1607-1633], CNCDP, 2001. p. 493).

pelo contrário, fazia parte da própria dinâmica que envolvia a relação entre a colônia e a metrópole.

As denúncias contra os oficiais da Alfândega permearam todo o período. De acordo com João Fragoso, “depois das denúncias contra os governadores, nenhum outro posto foi alvo de tantas críticas como o de ocupante da Provedoria da Fazenda.”⁵⁸ Muitas dessas críticas diziam respeito aos descaminhos praticados nas dependências da Alfândega ou à cobrança excessivas de tributos feita aos navegantes e mercadores. Porém, temos por hipótese que esses comportamentos fizessem parte da própria característica do mundo colonial, no qual a “patrimonialidade manifesta na venalidade, o uso privado da função pública, o predomínio da fidelidade pessoal, a multiplicidade de funções e a ausência de especialização”⁵⁹ geravam um ambiente propício para as ilicitudes e também para as divergências, que fomentavam essas críticas.

Os conflitos de atribuições entre oficiais da Alfândega e demais personagens da administração colonial também foram uma constante. Interpretações variadas a respeito do estabelecido na legislação, interferências entre as esferas de poder, disputas entre os diferentes grupos da elite local, tudo isso serviu como motivação para muitos inconvenientes e choques no meio das pessoas que detinham o arbítrio sobre as instituições.

Conhecer o espaço no qual a Alfândega estava inserida e no qual se desenrolaram todos esses fatos também era um detalhe primordial. Assim, buscamos alguns trabalhos sobre a História da Cidade do Rio de Janeiro: Felisbello Freire,⁶⁰ em *História da Cidade do Rio de Janeiro (1564-1808)*, José Vieira Fazenda,⁶¹ em *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*, Vivaldo Coaracy,⁶² em *O Rio de Janeiro no século XVII*, Delgado de Carvalho,⁶³ em *A história da Cidade do Rio de Janeiro*, Joaquim Veríssimo Serrão,⁶⁴ em *O Rio de Janeiro no século XVI*, Eulália Maria Lahmeyer Lobo,⁶⁵ em *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capitalismo industrial e financeiro*. Tais estudos oferecem grandes contribuições para o conhecimento da história da cidade. Igualmente relevantes foram os

⁵⁸ FRAGOSO, João. A nobreza da República. *Op.cit.*, p. 79.

⁵⁹ SANCHES, Marcos Guimarães. “A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relações de poder”. *RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, n.º 432, jul./set. 2006.p. 180.

⁶⁰ FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. (1564-1808). Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912.

⁶¹ VIEIRA FAZENDA, José. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, RIHGB, 1917.

⁶² COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1965.

⁶³ CARVALHO, Delgado. *A história da Cidade do Rio de Janeiro*. *Op.cit.*

⁶⁴ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.*

⁶⁵ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capitalismo industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, Ibmecc, 1978, v. 1.

trabalhos de Charles Boxer,⁶⁶ *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*, Maria Fernanda Bicalho,⁶⁷ *A Cidade e o Império*, João Fragoso e Antonio Carlos Jucá de Sampaio,⁶⁸ *Conquistadores e negociantes: história das elites no Antigo Regime nos Trópicos*, Antonio Carlos Jucá de Sampaio,⁶⁹ *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*, de João Fragoso,⁷⁰ *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro*, e os diversos artigos de Marcos Guimarães Sanches sobre o Rio de Janeiro e a fiscalidade.

A partir do pressuposto de que era necessário entender e conhecer um pouco sobre a Alfândega fluminense em diferentes tempos é que nos debruçamos nessa pesquisa. Certamente a tarefa não foi das mais fáceis diante das lacunas apresentadas na documentação, mas procuramos montar um “quebra-cabeça” com as informações obtidas nas fontes consultadas. Assim, além da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino e da seção dos manuscritos da Biblioteca Nacional, realizamos pesquisa no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e no Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. No Archivo General de la Nación Argentina, encontramos documentos que consideramos relevantes para entendermos sobre o funcionamento do comércio de Buenos Aires com a América portuguesa.

A estrutura dos três capítulos que compõem esta dissertação pretende mostrar ao leitor o papel desempenhado pela aduana do Rio de Janeiro no que dizia respeito ao comércio local, à arrecadação fiscal e até mesmo ao próprio desenvolvimento da empresa colonial.

No primeiro capítulo buscamos associar a conquista da América ao quadro mais amplo da expansão ultramarina europeia, já que esse fato permitiu o contato e a interação política e ideológica entre as diferentes civilizações. Procuramos ainda demonstrar que para integrar essas novas áreas nas linhas do comércio europeu e para se manter a soberania sobre elas foi estabelecido um conjunto de mecanismos e normas de política econômica que integraram e

⁶⁶ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit*

⁶⁷ BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

⁶⁸ FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007. 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. FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro*. *Op.cit*.

⁶⁹ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. *Op.cit*.

⁷⁰ FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro*. *Op.cit*.

articularam a colônia à metrópole e proporcionaram um intercâmbio global. Na segunda parte desse capítulo procuramos esclarecer, por meio dos regimentos, como foi montado o aparato fiscal na colônia, incluindo aí a obrigação de se construírem casas para as alfândegas nas capitânicas. A terceira parte foi reservada para tratarmos da fiscalidade no período filipino. Tal período foi caracterizado por uma maior rigidez com a questão fiscal (se comparado com os anteriores), pela expansão da economia açucareira, pelo início das invasões holandesas nas capitânicas do Norte, pelo estabelecimento do exclusivo metropolitano e pelo início da estruturação dos mecanismos do Antigo Sistema Colonial.⁷¹ A quarta e a quinta parte tratam respectivamente das condições econômicas e da Restauração da América portuguesa. Nessas partes procuramos mostrar as inflexões ocorridas com a subida ao trono do novo rei. Mereceram destaque a criação do Conselho Ultramarino, a instituição das frotas e a criação da Companhia Geral do Comércio.

No segundo capítulo estudamos o Rio de Janeiro e sua economia. Procuramos demonstrar que desde cedo à importância econômica e estratégica da cidade foi verificada pela Coroa portuguesa e pelos viajantes que por ela passavam. O Rio também foi palco de disputas entre as nações europeias e um dos centros organizadores da colonização da América lusa. Sua posição meridional favoreceu a navegação entre portos negreiros e africanos e as possessões espanholas no estuário do Rio da Prata. Dessa forma, no início narramos como se deram à conquista da cidade, seu povoamento e a constituição do governo na capitania. Continuamos a demonstrar o comércio e sua expansão intensificada com a Região do Rio da Prata e o eixo Luanda-Rio de Janeiro-Buenos Aires. Essas ligações comerciais trouxeram prosperidade à capitania, que passou a abastecer regiões da Coroa castelhana com mercadorias oriundas da Europa e escravos. No fim do capítulo demonstramos as transformações ocorridas na capitania durante a Restauração. A perda do comércio com Buenos Aires foi um dos problemas enfrentados pelo Rio nesse período. A Companhia Geral de Comércio acarretou grandes prejuízos à cidade, com o desabastecimento de produtos e a carestia. É nessa época também que Salvador Correia de Sá e Benevides, além de permanecer no cargo de governador até 1643, a despeito de ter sido escolhido por um Habsburgo, assume vários cargos de relevo, como, por exemplo, o de general das frotas.

⁷¹ Para Paulo Cavalcante, o monopólio é tanto referência quanto elemento estruturante e o que define a atividade comercial. Segundo o historiador, no monopólio comercial reside a medula do Antigo Sistema Colonial. E citando Marx e Engels, na obra *A ideologia alemã*, ainda afirma que foram os comerciantes e particularmente os armadores que, mais do que os outros, insistiram na proteção do Estado e nos monopólios. (OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapças: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. Tese (Doutorado) São Paulo, USP, 2002, p. 40).

No terceiro e último capítulo nos dedicamos a demonstrar a estrutura e a dinâmica da Alfândega do Rio de Janeiro. Começamos por definir essa instituição, suas principais atribuições, como a cobrança de tributos, o controle do comércio e a vigilância anticontrabando. Depois procuramos explicar o seu funcionamento a partir do Foral e da documentação existente e mostrar o trânsito das mercadorias tanto na entrada como na saída da Alfândega. Na segunda parte desse capítulo tratamos da estrutura da aduana: seus oficiais, como se dava o preenchimento desses cargos, suas atribuições e seus ordenados. Procuramos explicar como eram feitas a cobrança da dízima e as avaliações das mercadorias. Na terceira e última parte deixamos para analisar a dinâmica da Alfândega durante a União Ibérica. Essa instituição foi palco, com frequência, de conflitos entre autoridades que faziam parte da administração da capitania. Sinalizamos como a ausência de competências bem definidas, associada ao grande volume de leis pouco precisas, permitia que os oficiais invadissem a esfera dos outros. Associado a isso, o papel desempenhado pelos colonos, que por vezes subvertiam a ordem emitida pela metrópole para satisfazer seus interesses.

Por fim, nosso objetivo foi tentar preencher uma lacuna existente na historiografia em relação à Alfândega fluminense no período da União Ibérica. Porém, compactuamos com Laura de Mello e Souza, quando diz que “não existem, em história, explicações definitivas nem verdades acabadas.”⁷²

⁷² 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. 75.

1. COLONIZAÇÃO E FISCALIDADE

*Em reparo e acrescentamento estará bem empregado todo cuidado que Sua Majestade mandar ter deste novo rein, pois está capaz para se edificar nele um grande império.[...] A terra é quase toda muito fértil e sadia [...]. Pela costa tem muitos mui seguros e grandes portos, para nele entrarem grandes armadas, com muita facilidade. [...] Dão-se nela muitas carnes, assim naturais dela, como as de Portugal, e maravilhosos pescados; onde se dão melhores algodões que em outra parte sabida; e muito açucares tão bons como na Ilha da Madeira. Tem muito pau de que se fazem as tintas. Em algumas partes dela se dá trigo, cevada e vinho muito bom, e em todas, todos os frutos e sementes de Espanha, do que haverá muita qualidade, se Sua Majestade mandar prover nisso com muita instancia.*⁷³

A expansão ultramarina ibérica, ao abrir uma via de passagem para todos os cantos do mundo, permitiu o contato e a interação social, política, cultural e ideológica⁷⁴ entre diferentes civilizações. Para Adam Smith, as descobertas da América e da Passagem para as Índias Orientais foram os “dois maiores e mais importantes feitos de que se tem registro na humanidade.”⁷⁵ O fato é que, impulsionados pelas tarefas mercantis e colonizadoras do além-mar, portugueses e espanhóis acabaram por conectar as diferentes regiões do mundo.

Os aventureiros, negociantes e religiosos partiram da Europa com os objetivos de conquista de novas terras e “busca de escoadouros comerciais.”⁷⁶ Substituíram as rotas tradicionais⁷⁷ por novas rotas transoceânicas e inauguraram um “imenso sistema de redistribuição”⁷⁸ com a abertura de mercados e com “novas linhas de circulação econômica internacional.”⁷⁹ Nesse sentido, podemos destacar, para o caso de Portugal, que a conquista da América e o estabelecimento das feitorias na Ásia e na África fazem parte de um contexto em que o Atlântico passa a ter um papel fundamental no novo desenho econômico, social e

⁷³ Roteiro geral, com amplas informações de toda a costa do Brasil. In: SOUSA, Gabriel Soares. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, Editora da USP, 1971.p.39-40.

⁷⁴ Cf. SERRÃO, 1952, Joel. Em torno das condições econômicas de 1640. *Op.cit.* p. 4.

⁷⁵ BOXER, Charles. *O império marítimo português: 1415-1825*. São Paulo, Companhia das Letras, 2002, p. 15.

⁷⁶ MAURO, Frédéric. *Nova História e novo mundo*. São Paulo, Perspectiva, 1969. p. 59.

⁷⁷ “[...] a preocupação mercantil se acentuou, passando a ser considerada o meio mais rápido de enriquecimento e, portanto, de fortalecimento de poder dos povos. A navegação deixou de ser oceânica, alongando-se, em consequência, brusca e consideravelmente o campo de atividade das nações” .(SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil.(1500-1820)*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1937. p. 44).

⁷⁸ MAURO, Frédéric. *Nova História e novo mundo*. *Op.cit.* p. 57.

⁷⁹ NOVAIS, Fernando. *Aproximações: estudos de História e historiografia*. *Op.cit.* p. 39.

político. Esse oceano serviu como um espaço de integração de diferentes regiões territoriais, proporcionou intensas transações comerciais e o deslocamento de pessoas para novas áreas e redefiniu, assim, a geografia planetária. Segundo José Vicente Serrão, “o comércio externo foi o setor mais dinâmico da economia e o principal responsável pela criação de riqueza”.⁸⁰ Fernando Novais acredita que “já na sua gênese, esse movimento expansionista revela [...] suas relações profundas com o Estado Moderno em formação.”⁸¹ E que relações são essas? Para a organização da coisa pública, era necessário que o rei servisse como a cabeça do reino e que seu trato com seus vassalos fosse pautado em laços de colaboração. E esses laços foram extremamente favorecidos pela expansão dos mercados ultramarinos, na medida em que essa expansão assegurou os recursos que sustentaram o “vínculo entre o rei e os membros do clero e da nobreza que lhe prestavam serviços.”⁸² O rei passou a dispor de um vasto patrimônio no ultramar, que precisava ser administrado por oficiais reais de sua confiança e de um ordenamento para disciplinar as ações desenvolvidas nessas partes.

Nesse cenário, as colônias passam a desempenhar uma importante função comercial e constituem-se em fator essencial do desenvolvimento econômico da metrópole. É sob essa perspectiva que analisamos a colonização do Brasil, pois foi um processo adequado às necessidades da Coroa lusa, constituído dentro de uma organização econômica que privilegiava a atividade comercial e os interesses metropolitanos.

Vale lembrar que o comércio marítimo garantia a Portugal a melhor fonte de suas riquezas. O Atlântico passou a ser uma via marítima de passagem e contato com outros povos. Não é se admirar, portanto, que se tornasse palco das disputas das grandes potências europeias, ávidas por transações comerciais que lhes garantissem o poder não só político, mas econômico. Efetivamente, não só em Portugal, mas em outros reinos, o século XVII teve a política intimamente imbricada com a economia, de tal sorte que seria impossível “compreender a estrutura geral e as flutuações de uma sem estudar a evolução e a organização da outra”.⁸³

⁸⁰ SERRÃO, José Vicente. O quadro econômico. In: MATTOSO, José. *História de Portugal*. Lisboa, Estampa, 1998. p. 89.

⁸¹ NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: estudos de História e historiografia*. *Op.cit.* p. 39.

⁸² MEGIANI, Ana Paula Torres. *O Rei ausente*. *Op.cit.* p. 46.

⁸³ MAURO, Ferderic. *Portugal, o Brasil e o Atlântico:1570-1670*. Lisboa, Estampa, 1997. p. 183.

1.1. O início da colonização

Podemos considerar a colonização do Brasil como uma das consequências do movimento de expansão comercial e marítima da Europa da Época Moderna. Norteadas pela política mercantilista, a implantação de colônias no ultramar tinha com o objetivo a abertura de mercados para respaldar a acumulação de riquezas pela metrópole. Para integrar essas novas “áreas nas linhas do comércio europeu e para preservar a soberania sobre elas, dado que a expansão se dá no quadro de competição entre as potências europeias”,⁸⁴ se estabelece um conjunto de mecanismos e normas de política econômica que integram e articulam a colônia à metrópole e proporcionam um intercâmbio global.

O fato de a relação entre metrópole e colônia se constituir como sistema deve-se à razão de as partes estarem relacionadas e dependentes umas das outras. A periferia girava em torno do centro e estava a ele subordinada. O comércio deveria ser vantajoso para o centro e por ele dominado, as colônias estabeleceriam as condições necessárias para o desenvolvimento da metrópole, em um processo em que o lucro deveria ser originário da circulação das mercadorias. Segundo Novais,⁸⁵ cabia às colônias, por um lado, fornecer um mercado para os produtos europeus e, por outro, prover a metrópole de artigos, além de proporcionar ocupação para os colonos lusitanos. Como elementos essenciais e imprescindíveis para o funcionamento desse sistema, podemos relacionar o exclusivismo comercial, a produção em ampla escala de gêneros para o mercado europeu e o trabalho escravo. Tudo isso teve como consequência o acúmulo de riquezas.

Assim, a complexa relação estabelecida entre as várias instâncias de poder (local, intermediário, central), associada à maleabilidade das instituições vigentes e à diversidade dos grupos sociais, não anula, ao contrário, exige a compreensão do sistema colonial. Dessa forma, ao explorar as diversas temporalidades coloniais, podemos afirmar que depois de um tempo em que se fizeram necessárias a ocupação e a defesa do território americano, as atividades desenvolvidas na colônia haviam se adequado às especificidades internas, sem, contudo, deixar de derivar da política metropolitana e de seus interesses.

Sob a mesma ótica, José Jobson Arruda analisa que as decisões políticas fundamentais ocorriam no espaço metropolitano, o que não significa dizer que na colônia não houvesse uma

⁸⁴ NOVAIS, Fernando A. Colonização e sistema colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica. *Anais. Simpósio ANPUH*. Porto Alegre, setembro, 1967. p. 259.

⁸⁵ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. *Op.cit.* p. 59.

dinâmica própria. Para esse autor, a “ênfase no comando externo da condição colonial não significa [...] a exclusão permanente e definitiva dos homens coloniais na busca da sua autodeterminação”.⁸⁶

Diante disso, o sistema de colonização que Portugal desenvolveu na América tinha as mesmas finalidades do mercantilismo, sua política econômica estava a ele subordinada. Assim, a colonização no continente americano promovia a intervenção direta dos homens de negócios europeus na esfera da produção (ao contrário da economia meramente de circulação de seu império asiático) e era organizada de modo a possibilitar uma ampla margem de lucratividade. Como vistas a esse objetivo, se agilizavam as trocas, produzia-se para a venda em ampla escala, os produtos eram transformados em mercadorias. No entanto, segundo Vera Ferlini, essa produção não se regravava pelo capital enquanto relação social, mas apenas como riqueza acumulada no circuito mercantil.⁸⁷

Para Rodrigo Ricupero, “a colonização nas partes do Brasil iniciou-se a partir de intenções políticas, ou seja, a defesa da posse do território tinha nas atividades econômicas os meios para esse fim”.⁸⁸ Para manter a soberania das partes conquistadas era importante atrair povoadores, promover as atividades administrativas, organizar as estruturas militares e religiosas e, para o sustento disso tudo, desenvolver as práticas comerciais.⁸⁹ Pretendia-se que, por meio do povoamento, fosse preservada a posse, então disputada pelos corsários holandeses, ingleses e franceses.⁹⁰

1.2. Comércio e montagem do aparato fiscal

A falta de interesse pela América nos primeiros anos da colonização pode ser explicada quando analisamos as receitas metropolitanas de 1506. Podemos perceber, por meio da análise dos dados de Vitorino Magalhães Godinho,⁹¹ nos quais nos baseamos, que a falta de interesse era gerada pelos baixíssimos rendimentos do Brasil.

⁸⁶ ARRUDA, José Jobson de Andrade. O sentido da colônia: revisitando a crise do Antigo Sistema Colonial. In: TENGARRINHA, José (Org) *História de Portugal*. São Paulo, UNESP, 2000, p. 172.

⁸⁷ FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder*. Bauru, EDUSC, 2008, p. 43.

⁸⁸ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. *Op.cit.*p. 24.

⁸⁹ Cf. FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e civilização*. São Paulo, Alameda, 2010, p. 39.

⁹⁰ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. *Op.cit.* p. 93.

⁹¹ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II*, sobre a História de Portugal, 1978 p. 57.

Gráfico 1



Fonte: GODINHO, Vitorino Magalhães, *Ensaio II*, 1978, p. 37. Elaboração da autora.

Vejamos: do total de receitas de quinhentos contos de réis do referido ano, apenas 1%, ou seja, cinco contos de réis eram provenientes do Brasil, por meio da exportação do pau-brasil, enquanto a Ásia, com suas especiarias, contribuía com 27%, o que representava 135 contos de réis.⁹² A ausência de mercadorias comercializáveis e de metais preciosos na América portuguesa pode ser a justificativa para a falta de interesse de efetiva ocupação por parte da Coroa, que preferia se dedicar às atividades comerciais nas conquistas do Oriente.

A partir da terceira década do Quinhentos, “D. João III decidiu acelerar o esforço de colonização na América”,⁹³ ante a ameaça de perda para outros reinos do território conquistado. A implantação das capitanias hereditárias e a doação de sesmarias para o incremento da produção mercantil foram medidas adotadas para a viabilização da referida ocupação. Por ser uma empreitada que iria despender muitos recursos para sua execução, deveria ser escolhida uma atividade que atraísse grande número de colonizadores, em razão dos seus lucros potenciais. É oportuno observar que era necessário desenvolver na colônia atividade que gerasse lucros e de onde a Coroa pudesse garantir rendimentos para a Fazenda Real. Dessa forma é que o plantio da cana para a produção de açúcar começa a se estabelecer na América lusa. De acordo com Vera Ferlini,

⁹² MAGALHÃES, Joaquim Romero (Coord.). *História de Portugal: no alvorecer da modernidade*. Lisboa, Estampa, 1997. p. 96.

⁹³ FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e colonização*. *Op.cit.* p. 101.

a experiência anterior nas ilhas do Atlântico, a rede de contatos financeiros e comerciais dos portugueses no mercado europeu, as condições de solo e clima foram fatores que favoreceram a instalação da produção, num momento de preços positivos.⁹⁴

Nos meados do século XVI, novas medidas político-administrativas foram tomadas para reforçar as diretrizes para a ocupação e a exploração da América portuguesa. Dentre essas medidas podemos citar a criação do Governo-Geral e da Provedoria da Fazenda. No que diz respeito à Provedoria pode ser destacado a necessidade de a Coroa lusa organizar, cada vez mais, o trabalho de arrecadação para o Erário⁹⁵ e para isso eram indispensáveis mecanismos “mais precisos de gestão de um sistema de arrecadação e controle dos direitos da Fazenda Real”.⁹⁶ Nesse sentido, embora fosse uma instituição já vigente na metrópole, a Provedoria sofreu na colônia ajustes, para que se adaptasse à realidade colonial e se preocupasse cada vez mais com a Fazenda Real, as alfândegas, o controle sobre os livros contábeis, o arrendamento de direitos e as atividades relacionadas ao comércio ultramarino,⁹⁷ o que evidencia uma preocupação com a organização e o controle do comércio e com a montagem do aparato fiscal.⁹⁸ É importante aqui esclarecer que Fazenda Real assume na colônia funções muito particulares, não apenas o recolhimento dos impostos para satisfazer as despesas públicas e as referentes à administração, mas constitui um dos instrumentos de transferência da renda colonial para a metrópole.⁹⁹

Com a implantação da administração fazendária em terras brasileiras, foi criado o ofício de provedor-mor da Provedoria da Fazenda Real. “Um regimento,¹⁰⁰ composto de trinta

⁹⁴ FERLINI, Vera Lucia Amara. *Açúcar e civilização*. São Paulo, Alameda, 2010, p. 179.

⁹⁵ SIQUEIRA, Maria Isabel de. *O Direito e o Estado no Brasil filipino*: inovação ou continuidade legislativa. Jundiaí, Paco Editorial, 2011. p. 39.

⁹⁶ PUNTONI, Pedro. A Provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial. In: MEGIANI, Ana Paula, PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia hispânica (1580-1668)*: novas interpretações. São Paulo, Humanitas, 2014. p. 63.

⁹⁷ Cf. *Ibidem*, p. 64.

⁹⁸ De acordo com Maria Fernanda Bicalho, “se o comércio e o fisco, além da guerra, se constituíram em dois dos principais elementos sobre os quais se formaram os Estados modernos, dando vida à expansão ultramarina, serão eles também as grandes chaves explicativas entre colônias e metrópoles, fundamentando toda a lógica do sistema colonial” (BICALHO, Maria Fernanda. *As Câmaras municipais no Império português: o exemplo do Rio de Janeiro*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, 1998).

⁹⁹ Cf. FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. Tributação, sociedade e administração fazendária em Minas do século XVIII. Apud. CARRARA, Ângelo. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora, Ed. da UFJF, 2009. p. 7.

¹⁰⁰ Todos os funcionários e instituições da estrutura administrativa portuguesa obedeciam a um conjunto específico de normas escritas. Essa instrução, ou regimento, pode ser vista como aquilo que a Coroa considerava a conduta ideal de burocratas ou instituições burocráticas. A conduta real, entretanto, geralmente desviava-se bastante do ideal burocrático expresso no regimento (SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011. p. 69).

artigos, foi entregue a Antonio Cardoso de Barros, que, como titular do cargo, tinha por missão colocar em ordem a *mui desordenada* administração da Fazenda.”¹⁰¹ Esse regulamento tinha por objetivo, entre outros, prover as capitanias com alfândegas e ordenar as rendas e os direitos pertencentes à Fazenda Real. Com amplo leque de determinações voltadas para a implantação dos mecanismos de arrecadação e fiscalização, visava a promover a aquisição de receitas e o controle de despesas, além de se preocupar com as atividades econômicas na colônia. Foram anexadas a esse regimento as normas destinadas aos provedores das capitanias. Com 53 artigos, essas normas se ocupavam da montagem do aparelho fiscal em nível local, o que permitiu a formação de uma estrutura verticalizada dessa instituição na América portuguesa.¹⁰²

Dessa forma, o Regimento do Provedor-Mor Antonio Cardoso de Barros e o dos provedores da Fazenda Real nas capitanias do Brasil (ambos datados de 1548) se articulavam com as normas existentes, ou seja, os regulamentos estabelecidos pelo Regimento da Fazenda (1516),¹⁰³ ainda que contivessem algumas inovações, como, por exemplo, um “sistema centralizado e articulado de controle dos direitos reais e da economia no espaço colonial”.¹⁰⁴

Por meio dessas normas, instituiu-se o regime fiscal fazendário, o ano fiscal, além da já citada instalação de alfândegas em todas as capitanias. No regimento de Antonio Cardoso de Barros era evidente a preocupação de se evitar a evasão de impostos, o que demonstrava o reconhecimento pela Coroa do potencial valor de suas possessões no ultramar e o descuido como era tratada até então a arrecadação fiscal na colônia. Por isso, constava no preâmbulo do regimento à determinação a ser cumprida,

¹⁰¹ MENEZES, Mozart Vergetti. *Colonialismo em ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese (Doutorado). São Paulo, USP, São Paulo, 2005. p. 35.

¹⁰² Na metrópole, de acordo com Antonio Manuel Hespanha os provedores tinham duas áreas de competência. A primeira era a de tutela dos interesses cujos titulares não os estivessem em condições de os administrar por si nem controlar a administração que deles fosse feita – defuntos, ausentes, órfãos, cativos, mas também o de pessoas colectivas que, por razões teóricas ou práticas [...] a eles devessem ser equiparados- confrarias, capelas, hospitais, concelhos. A segunda era constituída pelas matérias de finanças. Em relação aos diversos níveis da estrutura da Provedoria, estes não eram diferentes do encontrado no setor da justiça. Dessa forma não se pode falar, em rigor, de relações políticos-administrativa, mas antes de relações de tutela, em que o funcionário de escalão superior se limita a controlar a atividade do escalão inferior através da reapreciação dos seus atos a quando do recurso ou de inspeção de residência. (HESPANHA, Antonio Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político*. Portugal séc. XVII. Coimbra, Almedina, 1994.p.211)

¹⁰³ Segundo Vitorino Magalhães Godinho, na vigência das Ordenações Manuelinas foram publicados, em 1516, os Regimentos e Ordenações da Fazenda que regulamentaram o primeiro regimento dos vedores da Fazenda (GODINHO, Vitorino Magalhães. “Finanças públicas e estrutura do Estado”. In: SERRÃO, José. *Dicionário de História de Portugal*. Porto, Livraria Figueirinhas, 1971. p. 256).

¹⁰⁴ PUNTONI, Pedro. A provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PERES, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica(1580-1668):novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014. p. 65.

[...] e porque as minhas Rendas e Direitos das ditas terras, até aqui não foram arrecadadas como cumpriam, por não haver quem provesse nelas, e daqui em diante espero com a ajuda de Nosso Senhor irão em muito crescimento.¹⁰⁵

A leitura desse regimento nos leva a pensar que a intenção da Coroa era ordenar o cumprimento da norma para que houvesse um crescimento das rendas extraídas da colônia. Portanto, no Art. 3 do Regimento de Antonio Cardoso de Barros havia a determinação de que logo que chegasse à Bahia o provedor-mor buscasse obter informações a respeito das rendas e dos direitos pertencentes à Coroa em cada capitania e assim tomar ciência da real situação financeira da colônia. Cardoso de Barros tinha ainda como atribuição verificar sobre de quais mercadorias eram cobrados os direitos, quem os pagava e de que forma era feita essa cobrança, o que demonstra o propósito de exercer um controle efetivo das finanças e da arrecadação.

Para o bom despacho das partes e recolhimento dos direitos reais, também estava previsto que fosse criada a Alfândega da Bahia próximo do mar e que seus oficiais, após parecer do provedor-mor, fossem providos pelo governador-geral.

Pelo regimento, o provedor era também feito juiz dos assuntos referentes à Fazenda Real.¹⁰⁶ Assim, na alçada judicial competia ao provedor-mor responder pelas apelações e pelos agravos dos provedores das capitanias sobre as causas que envolvessem quantias superiores a dez mil réis. Tinha como obrigação acompanhar sempre o governador-geral e dar conta a esse de todas as coisas de sua competência. Em caso de divergências de opinião referentes a algum ponto, prevaleceriam à ordem e o mando do governador-geral.

Também no Art. 4 ficava estabelecido que em cada capitania deveria existir uma alfândega com os respectivos livros de receitas e despesas. Caberia ao provedor-mor ter o registro do nome, a alcunha, a filiação, a residência e o soldo dos seus oficiais e o conhecimento dos pagamentos que lhes fossem feitos, o que permitiria um controle sobre exportação e importação, além da garantia dos ganhos fiscais com a cobrança da dízima da Alfândega. Cabia à Provedoria ampliar o controle sobre as aduanas, fiscalizar para que toda movimentação comercial fosse feita em portos onde houvesse postos alfandegários, com o objetivo de que os direitos da Coroa não fossem lesados.

¹⁰⁵ Regimento de Antonio Cardoso de Barros. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Tomo I. Rio de Janeiro, IHGB. 1972. p. 91.

¹⁰⁶ Cf. PUNTONI, Pedro. A Provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial. In: MEGIANI, Ana Paula, PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014. p. 66-67.

Era da competência dos provedores das capitâneas conhecer as ações e os feitos, as causas e as dúvidas movidas sobre coisas que diziam respeito à Fazenda. Cada provedor em sua provedoria exercia também o ofício de juiz da Alfândega, com atribuição para julgar todas as contendas que diziam respeito ao recolhimento do imposto da dízima das mercadorias¹⁰⁷ nos portos e todas as causas que envolvesse descaminhos, seja por envolvimento da tripulação dos navios seja por erros dos oficiais da própria provedoria. Da mesma forma, determinariam a justiça sem apelação nem agravo sobre os feitos e as causas com valor até dez mil reis, isto é, das suas sentenças não caberiam recursos para instância superior se a causa fosse inferior a dez mil réis. No entanto, se a quantia da causa ultrapassasse esse valor, caberia apelação e agravo para o provedor-mor.

Fazia parte das atribuições das provedorias à cobrança da dízima sobre as mercadorias que entrassem ou saíssem dos portos. As naus e os navios que viessem tanto do reino quanto de fora estavam obrigadas a se dirigir às partes onde houvesse alfândegas instaladas para ali pagar as dízimas que se deviam ou até mesmo para se verificar se vinham de lugares em que as ditas mercadorias estavam isentas de pagar tal imposto. Mesmo que as naus ou os navios não carregassem quaisquer mercadorias, ainda assim teriam de se dirigir diretamente aos portos em que existissem alfândegas instaladas.¹⁰⁸

Aos provedores incumbia à prestação de contas das receitas e das despesas de sua provedoria, o que demonstra uma preocupação maior por parte da Coroa com a atividade fiscalizadora. É evidente o entrosamento entre os dois regimentos acima citados. Enquanto um mandava e comandava, o outro zelava pelo exato cumprimento e pela dinamização das ordens emanadas. Junto aos provedores atuava uma gama de oficiais, tais como almoxarifes, escrivães, contadores, meirinhos, entre outros, que deveriam auxiliar na tarefa de recolhimento dos impostos e fiscalização e prover a Fazenda Real de recursos que se destinariam a fomentar o funcionamento dos ramos da administração.

Diante disso, as provedorias devem ser entendidas como parte de um sistema centralizado que tinha por objetivo ordenar as finanças e garantir os direitos de tributação e do monopólio da Coroa. Incumbia a essas instituições estabelecer mecanismos de ordem financeira e econômica, dar condições para que não só as cobranças dos direitos reais fossem

¹⁰⁷ A dízima da Alfândega era um encargo tributário que correspondia a uma taxa de um décimo que recaía sobre a importação de mercadorias do reino. (Cf. SERRÃO, Joel. *Dicionário da História de Portugal*. Iniciativas Editoriais. P. 840-841).

¹⁰⁸ Regimento dos Provedores da Fazenda Real nas Capitâneas do Brasil. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil Op.cit.*, p. 99-116.

feitas de maneira eficaz, mas também o controle das despesas, aí incluídas as relativas ao aparato militar.

Além das atribuições já referidas, podemos destacar que as provedorias desempenhavam atividades ligadas à cobrança dos direitos alfandegários, além de exercer o controle das isenções, já que se eximiam do pagamento da dízima, os membros do clero, os comerciantes que já o haviam feito em Lisboa e os senhores de engenho por um período de dez anos.¹⁰⁹

Da mesma forma, era atribuição das provedorias “gerir os gastos com pessoal e segurança, além de atender às exigências dos eternos socorros à deficitária Coroa portuguesa”,¹¹⁰ e contribuir, dessa forma, não só para o aumento das rendas metropolitanas, mas também para o desenvolvimento da colônia.

1.3. Período filipino e fiscalidade

Quando, no último quartel do século XVI, Portugal e seus territórios no ultramar entraram na órbita da monarquia dos Habsburgo,¹¹¹ devido à aclamação, nas Cortes de Tomar (1580), de Filipe II (rei da Espanha), teve início um período no qual as duas coroas estiveram unidas sob a égide de um só rei, no que ficou conhecido como União Ibérica.¹¹² No Brasil, o período filipino marca um tempo em que houve uma maior disposição da Coroa para o controle da parte política, financeira e fiscal e ainda uma constante preocupação com a defesa territorial e a organização militar. Algumas reformas implantadas nesse período afetaram a organização e a administração da colônia americana lusa,¹¹³ muito embora, durante o governo

¹⁰⁹ Alvará de isenção dos tributos sobre o açúcar. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 248.

¹¹⁰ MENEZES, Mozart Vergetti. “Sonhar o céu, padecer no inferno: governo e sociedade na Paraíba do século XVIII”. In: BICALHO; FERLINI, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português. Séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005. p. 328.

¹¹¹ Ao adotar um viés interpretativo mais recente, antagônico à ideia de domínio, compactuamos com as abordagens que percebem no período filipino continuidades e rupturas engendradas pela União Ibérica. Alguns autores foram fundamentais para entendermos as relações estabelecidas entre as coroas hispânica e lusa no período em que estiveram unidas sob o corpo de um só monarca. Dentre eles podemos citar: Fernando Bouza Álvares, Jean Frédéric Schaub, Rafael Valadares, Maria Isabel de Siqueira e Ana Paula Megiani.

¹¹² Pelos sessenta anos seguintes, os governantes Habsburgo da Espanha também portaram a coroa de Portugal, mas os dois países e seus respectivos impérios nunca se uniram. Em vez disso, surgiu uma solução [...] em que o rei governava as duas terras, mas cada uma mantinha seus costumes, suas leis, sua administração e sua integridade nacional (SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. *Op.cit* p. 57).

¹¹³ Cf. FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e colonização*. *Op.cit.* p. 77.

dos Áustrias, não tenha havido “sensíveis modificações no âmbito colonial”.¹¹⁴ Para Rodrigo Ricupero, tal período seria marcado na colônia

pela expansão da economia açucareira, bem como pelo início de uma fase de guerra contra os holandeses. Além disso, foi nesse momento que se estruturaram no Brasil os mecanismos do Antigo Sistema Colonial, em especial com o estabelecimento do exclusivo comercial, e também com a importância do tráfico africano de escravos e com o acirramento da carga fiscal.¹¹⁵

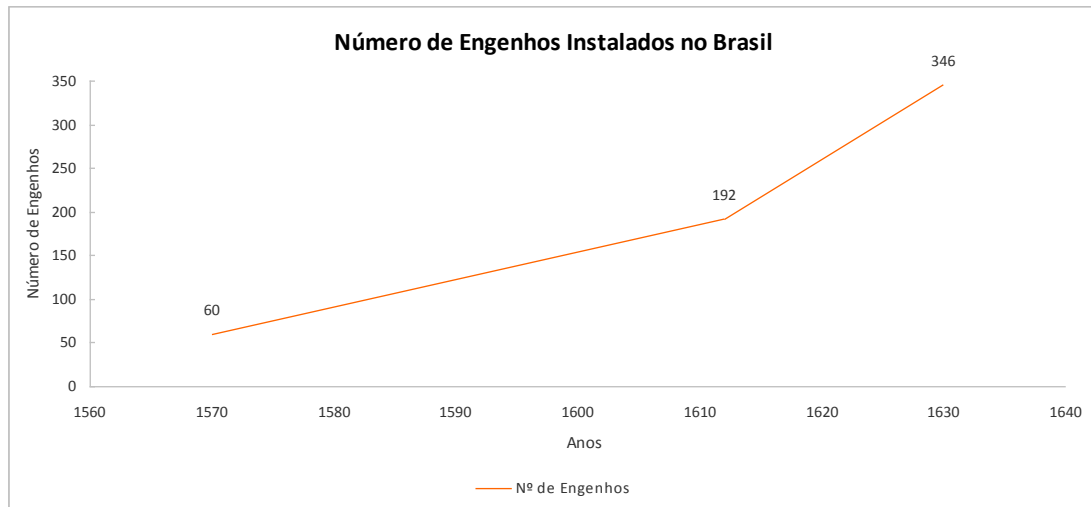
Para melhor compreender o aparato fiscal que se estabelecia na colônia americana lusa é importante que tenhamos claro o entendimento sobre o comércio e sua expansão nesse espaço. Dessa forma, de acordo com os dados coletados por Vera Ferlini¹¹⁶ sobre a curva ascendente do número de engenhos entre o fim do século XVI e o início do XVII, associados a um maior volume de exportação do produto, conclui-se que também nesse período a movimentação portuária sofreu um acréscimo. Diante disso, podemos inferir sobre a intensificação do trabalho dos oficiais da alfândega, dado o estabelecido pelos regimentos de que essa instituição era a responsável pelo controle das importações e exportações. Queremos observar que, de um modo geral, os interesses de comerciantes e agricultores andavam na mesma direção, já que o açúcar movimentava a economia da época.

¹¹⁴ FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e colonização*. *Op.cit.* p. 77.

¹¹⁵ RICUPERO, Rodrigo “O Brasil e Felipe IV: uma aproximação”. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PERES, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica(1580-1668): novas interpretações*. *Op.cit.* p. 155.

¹¹⁶ FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. *Op.cit.* p. 85.

Gráfico 2

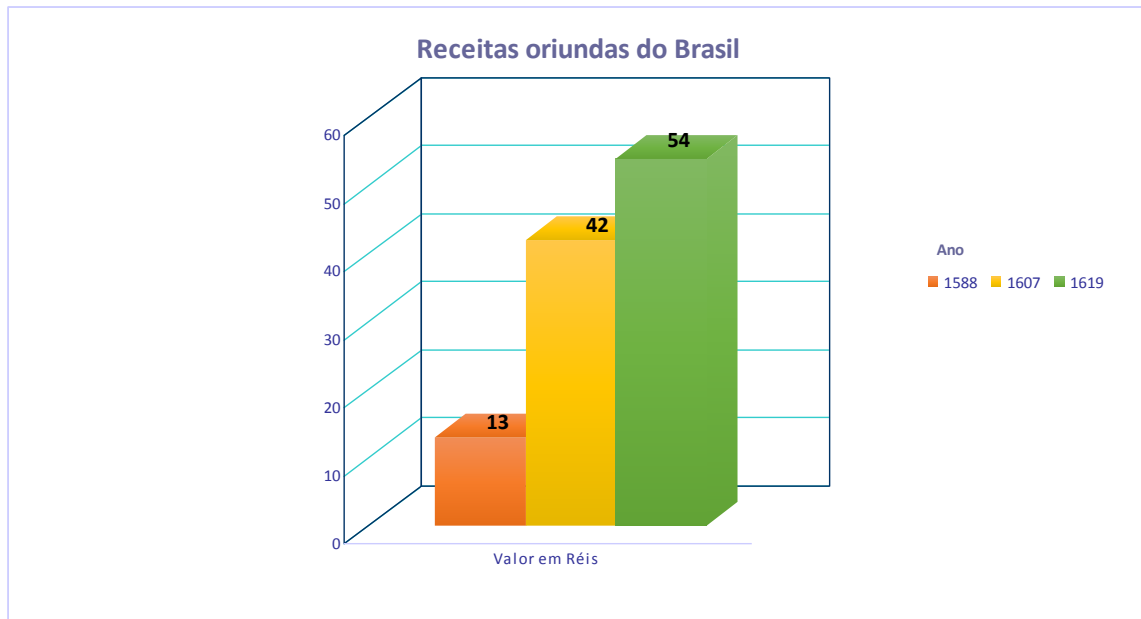


Fonte: FERLINI, 2010, Vera. *Terra, trabalho e poder*, .p. 85. Elaboração da autora.

Como pode ser observado, eram sessenta engenhos em 1570. Esse número triplicou no início do século XVII e já na terceira década desse chegava a 346, ou seja, um aumento percentual de 476% em cinco décadas. Portanto, o aumento da demanda europeia pelo açúcar gerou prosperidade para os senhores de engenho, desenvolvimento para a colônia e um aumento das receitas. A interpretação dos dados dos gráficos anteriores, associada à dos dados encontrados em Joaquim Romero Magalhães,¹¹⁷ nos permite visualizar a importância que o Brasil tomou no universo das receitas da Coroa portuguesa.

¹¹⁷ MAGALHÃES, Joaquim Romero. *História de Portugal: no alvorecer da modernidade*. Lisboa. *Op.cit.* p. 94.

Gráfico 3



Fonte: MAGALHÃES, 1997Joaquim Romero. *História de Portugal: no alvorecer da modernidade*, .p. 98. Elaboração da autora.

Evidencia-se pelo gráfico que já no fim do século XVI e início do século XVII há um aumento da participação das receitas da colônia na economia do Reino. Na mesma época, a colônia começa a ocupar um lugar estratégico no seio da monarquia, em razão do “desenvolvimento da lavoura canavieira [...], paralelamente ao decréscimo da rentabilidade do comércio português de especiarias”.¹¹⁸ O cuidado com o fisco e com a arrecadação do governo filipino na colônia é demonstrado nos novos regimentos passados para os governadores e provedores. Exemplo disso é o regimento do governador-geral Francisco Giraldes e o do provedor-mor Baltazar Rodrigues, que embora não tenham exercido os cargos para aos quais foram designados, ainda assim serviram de inspiração para outros regimentos que os sucederam. Dentre as normas dirigidas ao governador, encontramos um artigo que diz respeito às competências do provedor-mor e que reflete o desejo da Coroa de manter o controle da área fiscal.

Art.31º – Informar-vos-ei das rendas que tenho e pertencem à minha Fazenda, em cada uma das ditas Capitânicas, e da maneira de que se arrecadam e despendem, de que o dito Provedor-mor há de tomar conta e razão às pessoas que disto tiverem carrego, segundo forma de seu

¹¹⁸ FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. *Op.cit.* p. 84.

Regimento, e com parecer do dito Provedor-mor, provereis e fareis nisto o que for mais meu serviço. (Regimento de Francisco Giraldes, 1588)¹¹⁹

A leniência com que era tratada a arrecadação dos direitos régios era motivo de preocupação dos representantes do rei. A ausência dos oficiais da Coroa já era sentida pelas autoridades que viviam nas capitanias, como comprova a carta do vice-rei Alberto de Áustria para o rei Filipe II de 1586: “Me pareceu que será serviço de vossa majestade mandar-lhe escrever que visite em pessoa todas as fortalezas daquele estado por haver muito tempo que não são visitadas e haver queixas dos ministros da justiça e fazenda que nela residem”.¹²⁰ Temos por hipótese que o Art. 6 do regimento do provedor-mor datado de 1588 viesse suprir essa lacuna.

Eu El Rei faço saber a vós Baltazar Roiz Souza cavaleiro fidalgo de minha casa que vendo eu quanto convém mandar dar ordem como as rendas e direitos que se recolhem pêra minha Fazenda em todas as terras do Estado do Brasil se ponham em tão boa arrecadação como cumpre o meu serviço. [...] Art.6 – E porque pelo Regimento que mandei dar a Francisco Giraldes do meu conselho que ora envio por governador das ditas partes do Brasil lhe mando que depois que chegar a Bahia tanto que o tempo lhe der lugar vá visitar as outras capitanias quando assim dor ei por bem e vos mando que vades com ele para ajudardes nas causas do meu serviço que nas ditas capitanias ouver de fazer e pêra também vos provedor em cada uma delas das coisas que tocarem a vosso carrego e que por este regimento mando que faças e tanto que chegardes as ditas partes do Brasil na primeira monção ireis visitar e prover as capitanias das ilhas, Porto Seguro, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente, por ser informado que há muitos anos que as ditas capitanias não foi nenhum provedor da minha Fazenda.¹²¹

O que pode ser percebido em todos esses regimentos é a necessidade de intensificação da fiscalização das receitas da colônia justamente no momento em que o sistema colonial começa a se desenhar. O novo provedor teria o encargo de entrar em contato com os provedores e

¹¹⁹ Regimento do Governador-geral Francisco Giraldes. In.: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 269.

¹²⁰ Carta do vice-rei Alberto de Áustria ao rei D. Filipe II. Archivo General de Siamancas, Secretaria Provinciales, Libro 1550, fl. 320. Apud. GARCIA, Rozendo Sampaio. A margem de Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI. *Revista de História*, USP, São Paulo, v.11,n.23,1955. p. 174.

¹²¹ Regimento que se deu a Baltazar Roiz Souza Provedor da Fazenda Real do Brasil. *RIHGB*, Rio de Janeiro, n.º 67, 1906.*Passim*.

almoxarifes da Fazenda Real em cada capitania para questioná-los sobre as rendas e os direitos que a Coroa ali tinha e como havia sido feita a arrecadação, se havia devedores e como se procederia à cobrança. Deveria também inspecionar as alfândegas para verificar as desordens que pudessem existir nelas, orientar seus oficiais para que todas as receitas fossem lançadas em livro próprio para esse fim, com suas folhas numeradas e rubricadas pelo provedor-mor onde ele estivesse ou pelos provedores das capitanias. Foi reiterado que os despachos e os negócios só poderiam ocorrer onde houvesse casa de Alfândega.¹²²

Ficava claro também pelo regimento que a arrecadação fiscal, até então, não era bem feita pelos escrivães, o que acarretava prejuízo à Fazenda Real.

E por que sou informado que em todas as ditas capitanias há muitas contas por tomar a pessoas que servirem de almoxarife, em que se deve muita quantia em dinheiro a minha fazenda as fareis vir perante vós e como o escrivão de vosso carregio e um contador daquelas partes, tomareis todas as ditas contas e fareis por arrecadação todo o que por elas achardes que é devido a minha Fazenda, que se entregará a pessoa que servir de tesoureiro-mor do Brasil na Bahia de Todos os Santos.¹²³

Como se pode observar, os novos regimentos mantinham basicamente as diretrizes daquele de 1548, e não havia grande alteração. Apenas é possível constatar um desejo explícito de se disciplinar e aumentar a arrecadação para os cofres reais, assim como empreender um esforço fiscal para tentar suprir as crescentes necessidades do Reino.

Logo nos primeiros anos do governo filipino foram apresentadas medidas que propuseram ajustes nos mecanismos de controle político e econômico. O objetivo de tais medidas era dar prosseguimento às políticas adotadas para se evitar a “pulverização da gestão financeira,”¹²⁴ e adequá-las aos novos tempos. Dentre essas medidas podemos citar a reformulação do Foral da Alfândega de Lisboa, que se constituiu como base para a estruturação das alfândegas no Brasil. Datado de 15 de outubro de 1587, servia como regulamento para as alfândegas do império português.¹²⁵ Tinha por objetivo consolidar e ajustar a legislação aduaneira aos novos tempos e, conseqüentemente, promover uma

¹²² Regimento que se deu a Baltazar Roiz Souza Provedor da Fazenda Real do Brasil. RIHGB, Rio de Janeiro, IHGB, n.67, 1906.p. 216.

¹²³ *Ibidem*.p. 217.

¹²⁴ HESPANHA, Antonio Manuel. *As vésperas do Liviathan*, Coimbra, Almedina, 1994. p. 255.

¹²⁵ Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reais*. Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.

arrecadação mais eficiente, tendo em vista que o antigo foral, que vigorava até então, encontrava-se defasado devido à evolução do comércio e ao estabelecimento de novas rotas comerciais com as Índias orientais e ocidentais. Essas rotas proporcionaram um significativo aumento na movimentação do porto de Lisboa. O uso do antigo foral acabava por causar confusões, já que muitas provisões encontravam-se obsoletas, o que gerava dúvidas quanto à aplicação dessas e prejudicava a ação dos provedores/juízes da Alfândega e oficiais aduaneiros. Assim, D. Filipe II ordenou ao vedor da repartição do reino, aos juízes e oficiais por ele nomeados, que elaborassem um novo foral, com vistas à boa arrecadação dos direitos alfandegários e ao maior controle em relação aos despachos das mercadorias.

Um outro objetivo da administração dos Habsburgo em relação à área fiscal era melhorar o sistema de cobrança de impostos, bem como promover formas mais ágeis de lidar com questões financeiras. Portanto, para que se alcançassem esses objetivos foi necessário o controle efetivo da administração fiscal,¹²⁶ para atenuar a heterogeneidade e a descentralização que eram imperantes. De acordo com Maria Isabel de Siqueira, a substituição das vedorias pelo Conselho da Fazenda no governo filipino, com a constituição de um órgão centralizador de arrecadação, foi uma tentativa de efetivar um controle mais eficaz das receitas e despesas da Coroa e evitar, dessa maneira, a fraude e a acumulação de dívidas.¹²⁷

A criação do Conselho da Fazenda em 1591 proporcionou um aprimoramento da gestão filipina no que dizia respeito às questões financeiras e fiscais. Cabia a ele “centralizar tudo o que dissesse respeito à administração dos rendimentos reais”.¹²⁸ Assim, os três tribunais, do Reino, dos Contos e da África, que até então funcionavam separadamente, foram convertidos em um. Essa reformulação tinha como objetivo promover, além de um maior rigor administrativo, uma celeridade maior nos despachos das partes.

Tal Conselho era composto por pessoas de confiança e de prática e experiência na área fazendária.¹²⁹ Serviam a ele quatro escrivães, práticos e experientes, que deveriam ler os papéis e assentar os despachos, bem como escrever em livro próprio as consultas do Conselho

¹²⁶ Foral da Alfândega de Lisboa. In: SOUZA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*. *Op.cit.*

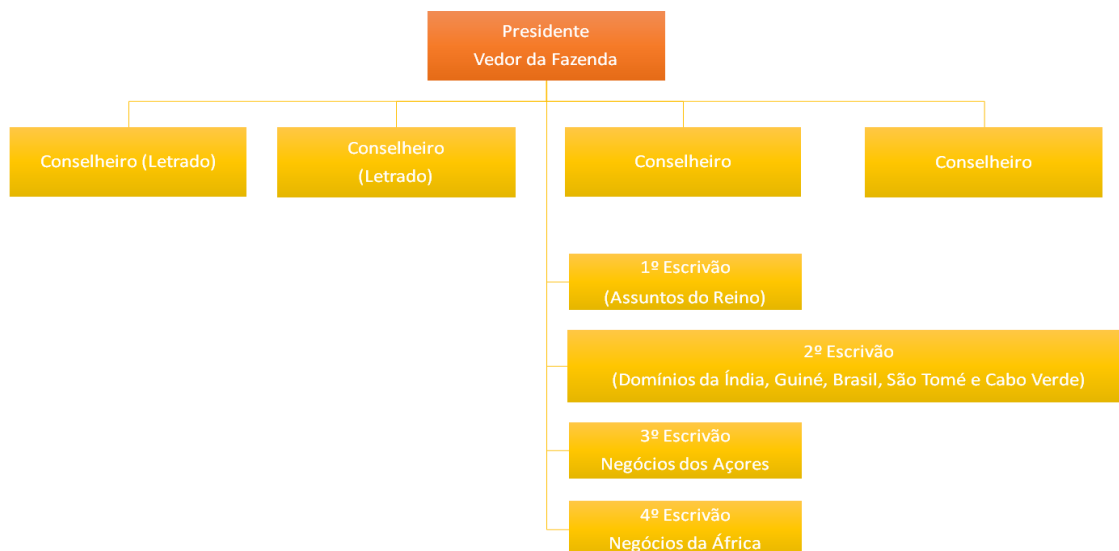
¹²⁷ SIQUEIRA, Maria Isabel de. *O Direito e o Estado no Brasil Filipino: inovação ou continuidade legislativa*. Paco, Jundiaí, 2011. p. 40.

¹²⁸ SALGADO, Graça. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985. p. 41.

¹²⁹ Regimento da Fazenda. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 283-288.

ao Soberano e ainda as respostas desse ao Conselho. Podemos observar sua constituição pelo fluxograma adiante:

Quadro 1 – Conselho da Fazenda



Fonte: MENDONÇA, 1972, *Raízes da fFormação administrtrativa do Brasil*, p. 283-288. Elaboração da autora

Para os despachos, reuniam-se os conselheiros todos os dias, exceto feriados, e caso fosse necessário poderiam ainda reunir-se em duas tardes. Tratavam nas segundas, quartas e sextas dos negócios do Estado e nas terças, quintas e sábados dos interesses das partes. Dentre as suas competências Maria Isabel de Siqueira destaca a fiscalização econômica das contas da Coroa.¹³⁰ As decisões deviam ser tomadas por maioria e o Conselho funcionaria desde que presentes três dos seus membros, guardava-se segredo dos assuntos nele tratados, salvo os de interesse das partes.

No domínio da administração cabia a esse Conselho, entre outras coisas, arrendar as receitas reais; administrar o comércio ultramarino e tratar de matérias correlatas, como abastecimento, defesa e obras a serem feitas nas conquistas; tomar as contas dos almoxarifes e contadores das comarcas, bem como de outros oficiais que lhes devessem, e passar à decisão

¹³⁰ SIQUEIRA, . Maria Isabel de. *O Direito e o Estado no Brasil filipino: inovação ou continuidade legislativa*. *Op.cit.* p. 41.

real todos os assuntos de graça que tocassem a Fazenda.¹³¹ Era ainda de responsabilidade do Conselho o controle do tráfego comercial e o recolhimento dos rendimentos da exploração das riquezas do ultramar. Estavam sob sua dependência as alfândegas e todo o aparato fiscal, sendo uma instituição de relevância para os negócios ultramarinos.

Por intermédio das consultas que eram feitas a esse Conselho, podemos observar aspectos importantes relacionados a questões fiscais e econômicas da América portuguesa, bem como as ações da Coroa nesse sentido. Um bom exemplo é a minuta da consulta feita ao Conselho em 16 de novembro de 1613 acerca dos direitos devidos pelos navios que iam para Buenos Aires. Na dúvida sobre a arrecadação dos direitos alfandegários, coube ao Conselho a decisão de como proceder.

Sebastião Borges per carta [...] diz que da capitania da Bahia e porto de Buenos Aires saem em cada um ano três [...] navios de nossa [ilegível] carregado de fazendas e roupas a este Reino aquele Estado e porque não costumando pagar dizima nem direitos de saída entendendo que deviam assim como se paga em Buenos Aires que a três por cento de saída, por este Estado propôs a duvida na junta em que foram presentes e os de [...] o foral da dita capitania que não deviam nada peras fazendas que já pago os direitos neste Reino nas Alfândegas dele não considerando que os devem da saída para outro estranho que Vossa Majestade desse determinar o caso avisando ordem que nisto deve ter porque quando deverão pagar algum direito será de importância para o que enviou e no [...] do foral daquela capitania quem [...] diz que trás os navios destes Reinos e senhorios que a dita terra forem em mercadorias de que [...] e a dos ditos Reinos e mostrando disso certidões não pagarão direito algum e se lá carregarem mercadorias da terra para fora do Reino pagarão da saída dizima a Vossa Majestade.¹³²

Outro exemplo é o parecer do Conselho a respeito das desordens ocorridas na descarga das fazendas do navio *Nossa Senhora de Jesus*, que arribou na Bahia. Recomendou ao monarca que aplicasse os castigos devidos aos oficiais e ao capitão da nau, para que tal fato, que acarretara prejuízos à Fazenda Real, não viesse a ocorrer novamente.

¹³¹ Cf. MENEZES, Mozart Vergetti. *Colonialismo em ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese (Doutorado).2005. São Paulo, USP,2005. p. 31-32.

¹³² AHU-ACL-Bahia, Caixa 1, Doc. 51. Minuta da consulta ao Conselho da Fazenda acerca das pescarias das baleias, dos direitos dos navios que vão para Buenos Aires, do comércio de escravos de Angola que vão para o Rio da Prata.(1613)

Tem se entendido neste conselho que houve muita culpa no capitão e oficiais da Nau Jesus que arribou a Bahia de Todos os Santos das partes do Brasil. Em arribada no dito porto e assim muitas desordens na descarga das fazendas da Nau e guarda delas assim dos ministros de Vossa Majestade no dito Estado como das pessoas a que se cometeu esta administração. E porque são vindas a esta cidade algumas pessoas que vieram na dita Nau e vão saindo cada dia de que se pode tomar conhecimento de que houve nesta matéria para Vossa Majestade mandar nela o que houver por seu serviço e por ordem da importância que a fazenda de V. Majestade tem recebido nesta Nau por evitar ocasião que outros capitães e oficiais podem tomar de [...] ao Brasil e outras partes com pouca necessidade vindo ficar a culpa desta sem castigo e se fazer nela os exames necessários. Pareceu que devia V.Majestade ser servido mandar passar provisão a um dos fiscais dos feitos da Fazenda para que tire devassa das coisas sobreditas por um interrogatório que neste Conselho se lhe dará e as interações que desta matéria tem para V. Majestade mandar nisso o que houver por seu serviço.¹³³

Dessa forma, podemos constatar que as controvérsias ocorridas, as dúvidas suscitadas e as divergências entre autoridades provocavam consultas regulares às instituições superiores e ao rei. A gestão das finanças envolvia não apenas o recolhimento dos tributos, com seu registro contábil, mas também a alçada jurídica em relação aos infratores das leis fiscais e a punição desses, com a aplicação das penas correspondentes.¹³⁴ Roselli Santaella, ao citar Stuart Schwartz, afirma que “embora o processo consultivo fosse demorado e causasse competição administrativa, conservava as rédeas do governo colonial nas mãos do rei e de seus conselheiros”.¹³⁵ Cabia ao Conselho justamente decidir por via voluntária ou contenciosa¹³⁶ todos os bens e direitos detidos ou contestados à Coroa.¹³⁷

A fim de se implantar em Portugal uma instituição para tratar dos negócios ultramarinos nos mesmos moldes da que era usada na administração da América espanhola, foi criado em 1604, o Conselho da Índia. No seu regimento, o rei destacava a importância de

¹³³ AHU-ACL-Bahia, Caixa 1, Doc. 13. Consulta do Conselho da Fazenda sobre a devassa que se tirou da nau Nossa Senhora de Jesu que arribou à Bahia, e desordens que houve na descarga da fazenda e guarda dela.(1610)

¹³⁴ Cf. SALGADO, Graça. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. *Op.cit.* p. 83.

¹³⁵ SANTAELLA, Roseli. *Instituições e governo espanhol no Brasil.1580-1640. Tese* (Doutorado) São Paulo, USP, 2000. p. 133.

¹³⁶ Ou melhor, por estabelecimento de acordos ou por meio de processo judicial.

¹³⁷ Cf. MENEZES, Mozart Vergetti. *Colonialismo em ação:fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*.*Op.cit.* p. 31-32.

se criar um tribunal que tratasse de forma específica os negócios no além-mar, por “serem tantos e de tanta importância como são”,¹³⁸ e de se ocuparem dos despachos desses ministros com atribuições específicas para esse fim, dada a relevância desses negócios para a Coroa.¹³⁹ Além disso, a assistência de um Conselho por pessoas com qualidades e experiência era indispensável para a boa governança do ultramar. Cabia a ele a administração centralizada de todas as questões relativas às conquistas ultramarinas, estabelecendo-se como um órgão consultivo nos assuntos referentes às possessões lusitanas no ultramar, com amplos poderes.

Era composto por um presidente e dois conselheiros de capa e espada, ou seja, militares da nobreza, e mais dois conselheiros graduados, um deles deveria ser um clérigo canonista, por razão das matérias eclesiásticas que pudessem vir a tratar. Tinha também esse Conselho dois secretários, dois porteiros, e funcionava dentro do Paço todos os dias de manhã, exceto nos feriados. Faziam parte de sua competência às matérias e os negócios de qualquer qualidade relativos ao Brasil e a outras partes ultramarinas, com exceção das ilhas dos Açores e da Madeira e da África. Tratava também da provisão de todos os bispados e ofícios da Justiça, Guerra e Fazenda.¹⁴⁰ Era responsável pela provisão de cargos e nomeações e a criação de infraestruturas institucionais. No entanto, não cabia a esse Conselho a administração das rendas provenientes do Brasil, da Guiné e das ilhas, que continuaram sob tutela do Conselho da Fazenda, para se evitar a divisão da gerência financeira.¹⁴¹

Suas atividades foram marcadas por constantes desafios com outros tribunais, como vemos na consulta ao rei D. Filipe III em setembro de 1613:

A este Conselho veio para se avaliar uma carta dos ofícios de Escrivão das execuções da Fazenda de Vossa Majestade, Porteiro dela e da Alfândega de Pernambuco, e Juiz do peso do pau-brasil que se passou pelo Conselho da Índia por que Vossa Majestade fez mercê da propriedade dos ditos ofícios a João Freire por casar com Geacia Vaz em quem os renunciou Antonio Vaz

¹³⁸ Regimento Novo do Conselho da Índia. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Op.cit.* p. 349.

¹³⁹ Eu El Rei faço saber aos que este meu Regimento virem, que vendo eu os muito inconvenientes que se seguiam ao serviço de Deus e meu, e ao bom governo do Estado da Índia e dos mais Ultramarinos, de não haver no Reino de Portugal um tribunal separado, para se tratarem nele os negócios daquelas partes (sendo tantos e de tantas importância como são), e de se fazer despacho deles por Ministros obrigados a outras ocupações, e entendendo que esta, pela qualidade de que é, requer por si só particular assistência de um Conselho, me resolvi em o mandar ordenar, e prover (como fiz) de pessoas de tais qualidades e experiências, que eu possa ser deles ditos Estados bem despachadas e governadas. (MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Op.cit.* p. 349).

¹⁴⁰ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Op.cit.* p. 349-354.

¹⁴¹ Cf. SANTAELLA, Roseli. *Instituições e governo espanhol no Brasil. 1580-1640. Op.cit.* p. 137.

por alvará feito nesta cidade e sobrescrito por João Álvares soares que Deus perdoe que foi escrivão da Fazenda que para isso tinha e porque estes ofícios por serem tocantes a Fazenda de Vossa Majestade e a administração do pau-brasil pertence e passa servir semelhantes cartas a este Conselho da Fazenda e não ao da Índia.¹⁴²

Dessa forma o rei entendeu ser do Conselho da Fazenda, e não do da Índia, a competência para resolver a questão,

Pareceu que V.majestade devia ser servido que a carta dos ofícios se faça por este Conselho da Fazenda por entender ser da administração dela e que o Conselho da Índia se não intrometa tomar conhecimento de matérias que tocam a Fazenda de V.Majestade e nem de mandar passar cartas de semelhantes cargos pois lhe não pertencem senão a esse Conselho por quanto administração do pau-brasil particularmente servisse pelo dito Conselho e por ele se ter o Regimento que se tem para beneficiar e correr por conta da Fazenda de V. Majestade no qual se ordenará os oficiais que eram necessários para a arrecadação do dito pau se noutra forma não convém ao serviço de V.Majestade que mandara o que for servido. Em Lisboa, a 13 de setembro de 613.¹⁴³

Embora, como já vimos, fosse da alçada do Conselho da Índia nomear os funcionários coloniais e receber os seus despachos, cabia ao da Fazenda dar conta de todos os assuntos econômicos. Essa divisão das atribuições acabava por gerar conflitos entre os conselhos, como o observado no documento acima.

Diante de inúmeros conflitos com outros tribunais¹⁴⁴ aos quais havia subtraído competências, o Conselho da Índia foi extinto em 1614. Só foi restabelecido após a Restauração, sob o nome de Conselho Ultramarino.

¹⁴² AHU-ACL-CU-Pernambuco, _Cx. 1, Doc. 36. Consulta do Conselho da Fazenda ao rei, D. Filipe III sobre avaliar a carta passada pelo Conselho da Índia dos ofícios de escrivão das Execuções da Fazenda Real, porteiro da Alfândega e juiz do peso do pau Brasil da Capitania de Pernambuco, a João Freire, sendo as cartas de tais ofícios da jurisdição do Conselho da Fazenda, por se referirem a administração do pau-brasil e a Fazenda Real.(1613)

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ Um exemplo desses conflitos pode ser observado por meio do conteúdo da carta de consulta ao Conselho da Fazenda datada de 13 de setembro de 1613. Nessa consulta se questiona a competência do Conselho da Índia para resolver questões relativas aos ofícios de escrivão das execuções da Fazenda Real, porteiro da Alfândega e juiz do peso do pau-brasil, já que isso fazia parte da jurisdição do Conselho da Fazenda, por se referirem à administração do pau-brasil e da Fazenda Real (AHU-ACL-CU-Pernambuco, _Cx. 1, Doc. 13).

Com o crescimento não só em tamanho como também em importância da América lusitana, tornou-se necessária a criação do Tribunal da Relação no Brasil. Em razão do descobrimento de novas terras, do aumento do comércio, do número de vassallos e da quantidade de fazendas, houve uma ampliação das dúvidas e demandas judiciais que dificultava a administração da justiça apenas pelo ouvidor-geral. Por esses motivos, em 1605, o Conselho da Índia emitiu parecer favorável ao estabelecimento de um tribunal permanente no Brasil. Um ano depois (1606) a Coroa ordenou que o vice-rei de Portugal tomasse as medidas necessárias para esse fim. Dizia a ordem:

Por razão do descobrimento e conquista de novas terras e aumento do comércio com que se tem dilatado muito aquele Estado assim em numero de vassallos, como em grande quantidade de fazendas por cujo respeito cresceram as dúvidas e demandas que cada dia se movem, em que se não pode administrar inteiramente justiça na forma que convém, pelo ouvidor-geral [...] Hei por bem ordenar a dita Relação.¹⁴⁵

Em 1609, o rei D. Filipe III expediu alvará em que ordenava a constituição do Tribunal da Relação da Bahia, depois de uma tentativa frustrada em 1587, quando esse tribunal deixou de ser instalado em virtude de seus integrantes não haverem chegado à colônia.¹⁴⁶ Com a sua instalação, verificaram-se mudanças, entre outras, nas áreas fazendária e fiscal, já que o Tesouro Real também passou a ser de sua alçada. Nesse sentido, como assegura Stuart Schwartz, as disputas que afetassem diretamente aos interesses da Coroa nessa área passariam a ser de atribuição do juiz da Coroa, ou juiz dos Feitos da Coroa e Fazenda. Esse julgava casos “em primeira instância, quando originados na capitania da Bahia, e em apelação, quando vinham de outra capitania”.¹⁴⁷ O juiz da Coroa e Fazenda servia junto com o juiz do Fisco e tinha por competência, além das citadas acima, conhecer todas as apelações e todos os agravos que não cabiam na alçada do provedor-mor, que eram de até quarenta mil réis nos bens imóveis e de cinquenta mil réis nos bens móveis. O Regimento ainda previa que o procurador dos Feitos da Coroa e Fazenda fosse muito diligente e conhecedor de todas as causas que envolvessem interesses da Coroa nessa área e que estivesse em todas as audiências

¹⁴⁵ SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011. p. 68.

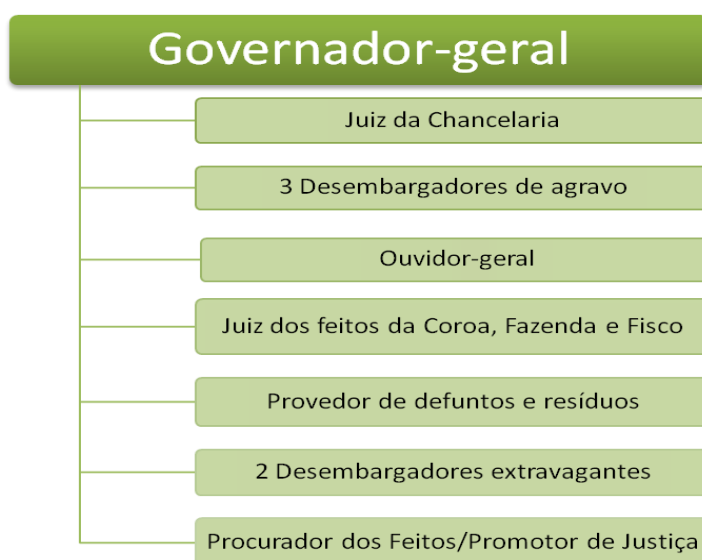
¹⁴⁶ Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Do Brasil filipino ao Brasil de 1640*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968. p. 52.

¹⁴⁷ SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011. p. 72.

cujas causas fossem relativas à Fazenda. Deveria ainda servir como promotor de Justiça e procurador do Fisco.¹⁴⁸ Como se pode observar, com a instalação desse tribunal restringiu-se a jurisdição dos provedores, na medida em que os agravos eram, a partir de então, enviados ao Juízo dos Feitos da Coroa e Fazenda.¹⁴⁹

Como instância de apelação na colônia, o Tribunal da Relação tinha como modelo de organização a Casa da Suplicação de Lisboa. Era composto pelo governador-geral, como presidente, e por nove juízes, como pode ser observado no quadro adiante:

Quadro 2 – Composição do Tribunal da Relação da Bahia



Fonte: MENDONÇA, ., *Raízes da formação administrativa do Brasil*, 1972. p. 385. Elaboração da autora.

O governador-geral tinha funções definidas no Regimento, ainda que fossem basicamente de natureza administrativa, já que não podia votar nem assinar sentenças, exceção feita às que se referiam aos casos de perdão e alvará de fianças.

Os amplos poderes corporativos e as diversas atribuições do Tribunal da Relação despertaram críticas e oposição de outros órgãos da administração da colônia. Segundo Stuart Schwartz, “tais conflitos talvez fossem inevitáveis, em vista da natureza e estrutura do

¹⁴⁸ Regimento do Tribunal da Relação da Bahia. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 395.

¹⁴⁹ Cf. SANCHES, Marcos Guimarães de. Fiscalidade e fomento na colonização do Brasil: orientações e contradições. *Anais. XXIII Simpósio Nacional de História*. Londrina, ANPUH, 2005. p. 3.

governo colonial e do jogo de poderes das personalidades envolvidas”,¹⁵⁰ que se ressentiam da interferência desse tribunal nos seus negócios. O tribunal também despertava a antipatia de setores da sociedade, por ser composto por representantes do poder real. Os confrontos entre o tribunal eclesiástico, a Provedoria-Mor, as tropas militares e o Tribunal da Relação acabaram por influenciar, juntamente com a invasão holandesa na Bahia, o fechamento desse tribunal em 1626. Só voltou a funcionar em 1652, após a Restauração. É importante notar que sua implantação trouxe alterações na administração da justiça no que dizia respeito à área fazendária e fiscal, interferiu dessa forma nas questões que envolviam conflitos da atribuição da Alfândega.

O agravamento dos conflitos entre os Países Baixos e a Espanha trouxe repercussões para Portugal, que estava integrado na época à monarquia dos Habsburgo e, por conseguinte, ao comércio no ultramar. A Coroa procurou restringir o comércio com os rebeldes e para isso estabeleceu uma série de providências. Associadas a um período de progressivo aumento de intercâmbio comercial e fase ascendente da economia açucareira, começaram a surgir as medidas de restrição ao comércio, que até então gozava de relativa liberdade.¹⁵¹ Para Ricupero, a liberdade de comércio vigente na colônia em quase todo o século XVI havia contribuído para a “penetração de comerciantes estrangeiros nos negócios do açúcar, bem como a participação de embarcações estrangeiras no transporte entre o Brasil e a Europa”.¹⁵² Para garantir que os lucros obtidos com esse comércio não se evadissem para outros reinos, a Coroa portuguesa introduziu normas que tinham como objetivo principal garantir que esses lucros com as atividades econômicas desenvolvidas na colônia gerassem ganhos para a metrópole.

Preocupado com o fato de que mercadores estrangeiros provocassem danos ao comércio do Reino, em 9 de fevereiro de 1591, D. Filipe II vedou a entrada de qualquer navio ou pessoa estrangeira aos portos de Portugal e seus domínios, sem a licença particular do monarca.¹⁵³ Essa medida reforça nossa ideia no que diz respeito à proteção do comércio, bem

¹⁵⁰ SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. *Op.cit.*, p. 162.

¹⁵¹ Os cerca de três séculos de colonização na América comportam, como era de se esperar, grande variância no que diz respeito às relações comerciais da metrópole com a colônia. Assim, períodos de relativa liberdade (1530-1571) [...] intercalaram-se com outros em que se tentou estabelecer o exclusivo de fato e restringir a atuação no comércio com o Brasil. Tal foi o caso durante a União Ibérica (1580-1640). VILLELA, André Arruda. “Exclusivo metropolitano, superlucros e acumulação primitiva na Europa pré-industrial”. *Topoi*, v. 12, n.º 23, jul-dez 2011. p. 5.

¹⁵² RICUPERO, Rodrigo. O Brasil e Felipe IV: uma aproximação. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PERES, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. *Op.cit.* p. 154.

¹⁵³ *Collecção Chronológica de Leis Extravagantes*, . Coimbra, Real Imprensa da Universidade, 1819., Tomo I., 1819. p. 36.

como da comunidade mercantil que apoiava Filipe II, pois, além de evitar a concorrência com os mercadores estrangeiros, garantia uma maior arrecadação fiscal, uma vez que a cobrança dos direitos alfandegários se fazia nas aduanas da Coroa portuguesa.

Tal afirmativa pode ser evidenciada pelo documento dos contratadores da Alfândega do Reino que em 1599 solicitavam ao rei D. Filipe III garantias e facilidades para fazer comércio com o Brasil:

Dizem os contratadores das alfândegas que V. Majestade fez no capítulo do seu contrato que servem poderem mandar vinte urcas cada ano as partes do Brazil com fazendas para delas trazerem retornos a este Reino, e se engrossar o trato imenso para que as rendas das ditas alfândegas sempre fossem em crescimento.¹⁵⁴

Entretanto, dificuldades financeiras e pressões externas favoreceram a adoção de concessões especiais, como licenças a contratadores e particulares para poder mandar urcas¹⁵⁵ e navios com marinheiros e pessoas estrangeiras às partes ultramarinas, desde que fossem aos destinos declarados nas licenças e que no retorno fossem diretamente para Portugal, o que não alterou o mecanismo principal.

Mas, devido aos descaminhos e às fraudes praticados pelos próprios vassalos e que causavam prejuízos à Fazenda Real, o rei D. Filipe III, por meio de alvará de 1605,¹⁵⁶ determinou a proibição total da circulação de pessoas e navios estrangeiros nas suas conquistas. De acordo com o texto do alvará, alguns contratadores e outros vassalos, que agiam por interesses próprios, falsificaram licenças e permitiam que navios de rebeldes fossem a essas conquistas. No retorno, os navios levavam mercadorias para os reinos estranhos, o que resultava em prejuízos e perdas de rendas para a Coroa, já que os produtos acabavam por não ser tributados nas alfândegas portuguesas. O novo ordenamento previa ainda que os navios estrangeiros que fossem pegos nas partes ultramarinas deveriam perder todas as fazendas que carregassem. Todas as suas regras teriam de ser registradas nos livros da Fazenda Real, da Casa da Índia, da Alfândega de Lisboa e dos demais portos do Reino.

¹⁵⁴ AHU-ACL-Bahia, Cx. 1, Doc. 1. Requerimento dos contratadores da Alfândega do Reino que pedem facilidades com o comércio do Brasil.(1599)

¹⁵⁵ Embarcação a vela com dois mastros, larga e de fundo chato usada principalmente pelos holandeses para transporte de carga. Disponível em:< https://www.google.com.br/search?q=urca+significado&ie=utf-8&oe=utf-8&gws_rd=cr&ei=EwhKVs2EGIyxwAShKLW4Ag>

¹⁵⁶ *Collecção Chronológica de Leis Extravagantes*, . *Op.cit.*, p. 36-40.

Um traslado dele deveria ser enviado para todos os lugares das partes da Índia, do Brasil, da Guiné e das ilhas, a fim de que seus preceitos fossem divulgados e cumpridos.

Firmava-se, assim, o mecanismo básico do sistema colonial, ou seja, o exclusivo metropolitano¹⁵⁷, que consistia numa reserva de mercado para os comerciantes portugueses. Por meio dele a economia metropolitana garantia seus lucros na medida em que, ao deter a exclusividade da compra dos produtos coloniais, os mercadores do reino poderiam forçar a baixa de seus preços até o mínimo além do qual se tornaria antieconômica a produção. Reversivamente, detentores da exclusividade da oferta de produtos europeus, os comerciantes metropolitanos poderiam revendê-los na colônia, no mais alto preço.¹⁵⁸

Embora nem sempre a lei fosse cumprida “ao pé da letra” na colônia, pelo relato de alguns viajantes da época é possível traçar um perfil do controle que as autoridades, em especial os governadores, exerciam sobre a entrada de estrangeiros nos portos. Em 1599, Olivier Van Noort ancorou na Baía de Guanabara a fim de conseguir alimentos, o que era aceito pelos tratados e acordos entre as nações europeias, e escreveu sobre a abordagem sofrida:

[...] veio até nós numa grande canoa, tripulada por sete ou oito homens, entre os quais um português chamado Pierre Tacq. [...] Ele nos disse que tinha sido enviado pelo governador para descobrir que tipo de homens éramos. Respondemos que éramos flamengos e que desejávamos obter algumas frutas e provisões em troca de dinheiro ou mercadorias, ou seja, que desejávamos negociar com eles. [...] No dia 10, depois do meio dia, o mesmo Pierre Tacq voltou a bordo trazendo somente umas 50 ou 60 laranjas, demonstração evidente da má vontade do governador conosco.¹⁵⁹

Tratamento ainda mais rigoroso foi dado aos navegantes espanhóis Bartolomé Garcia de Nodal e seu irmão Gonçalo de Nodal em 1618:

¹⁵⁷ Podemos destacar também o exclusivo comercial como uma medida pragmática formulada em um contexto de guerra entre os reinos. Dessa forma o conjunto monopolizador de normas e leis, visava a proibição da comercialização de produtos entre a colônia e estrangeiros e com locais não integrantes do pacto.

¹⁵⁸ Cf. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial(1777-1808)*. *Op.cit.* p. 89.

¹⁵⁹ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro Colonial: antologia de textos*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1999. p. 25.

No dia 15 de novembro entramos no Rio de Janeiro para consertar o mastro do Almirante que havia rompido. Quando ancoramos já era noite. O Governador Rui Vaz Pinto enviou um alcaide, acompanhado de outra pessoa, para se informar sobre os nossos navios. Mandamos avisar que eram navios de Rei Nosso Senhor [D. Filipe III] e que pela manhã explicaríamos o porque de nossa presença ali. No dia seguinte, o Capitão Bartolomé de Nodal foi a terra falar com o governador [...]. Logo que os navios ancoraram veio a bordo para conduzir a tripulação ao cárcere. No dia 16, o governador lançando mão de um documento de Sua Majestade que fora enviado através da Coroa de Portugal e que recomendava o máximo de cuidado com os tripulantes que se achassem em terra, [...] ele decidira levar-nos [...] para o calabouço.¹⁶⁰

O que as narrativas dos viajantes nos fazem inferir é que os governadores Francisco de Mendonça e Vasconcelos (1599-1602) e Rui Vaz Pinto (1617-1620), como representantes do poder da Coroa, procuravam obedecer à legislação, impor a ordem emanada pela lei de 1605 que estabelecia a proibição de irem às terras do Brasil naus e pessoas estrangeiras.

O papel crescente que a América lusa desempenhava no conjunto da monarquia portuguesa pode ser atestado com as ações mais restritivas ao comércio e com a implantação da legislação que visava ao mais efetivo controle administrativo e fiscal. Em relação à criação de instituições e às normas promulgadas no período da União Ibérica, constatamos que elas visavam a promover uma melhor dinâmica administrativa. No Brasil, esse período pode ser caracterizado pela estruturação do Antigo Sistema Colonial com o estabelecimento do exclusivo metropolitano, com o incremento do tráfico negreiro e a implantação das diretrizes econômicas que proporcionaram um acirramento da carga fiscal.¹⁶¹ Aliás, entendemos que a fiscalidade essa tenha sido uma grande preocupação do governo filipino. Nesse sentido, as alfândegas são instituições que assumem um papel de destaque. Em 1634 dizia o rei à Câmara de Lisboa: “A maior parte do rendimento de minha Fazenda dessa Coroa depende de comércio do Brasil”.¹⁶² No entanto, muito embora o período tenha sido marcado por ajustes nas práticas administrativas e econômicas, o fato é que não se pode afirmar que tenha havido

¹⁶⁰ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro Colonial: antologia de textos. Op.cit.*, 29-30.

¹⁶¹ RICUPERO, Rodrigo. O Brasil e Felipe IV: uma aproximação. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PERES, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações. Op.cit.* p. 155.

¹⁶² Cf. FREIRE DE OLIVEIRA. “Elementos para a história do Município de Lisboa”. IV,p.64. Apud FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração. Op.cit.*

mudanças substanciais na política colonial, uma vez que os mesmos procedimentos anteriores continuaram a ser seguidos.

1.4. Condições econômicas e Restauração

As condições do período compreendido entre 1580 e 1640, ou seja, durante o governo filipino, estão estreitamente relacionadas com a expansão lusitana na América e com a construção do império atlântico, que pouco a pouco ganhou o espaço do asiático.¹⁶³ Dessa forma, podemos considerar que “a expansão atlântica, particularmente a colonização e exploração econômica do Brasil, são condições fundamentais do acontecimento político de 1640”.¹⁶⁴

Em razão do movimento conhecido como Restauração,¹⁶⁵ em 1640 chegou ao fim a administração dos Habsburgo. Vários elementos contribuíram para esse processo. No entanto, é importante ressaltar que a ideia de uma saída da união dinástica sempre foi mantida por Portugal e que muitos fatores que permitem conhecer a dinâmica da união luso-castelhana são portadores dos fermentos da discórdia.¹⁶⁶ Assim, podemos destacar que as razões para o golpe de 1640 desenhadas durante todo o período filipino, foram mais fortemente explicitadas durante o reinado de Filipe IV, e o seu sucesso estava vinculado à crise do Império espanhol, envolvido em conflitos como a Guerra dos Trinta Anos e a rebelião da Catalunha.

¹⁶³ De acordo com Evaldo Cabral de Melo, “desde os primeiros anos de Seiscentos houve quem, como Luis Mendes de Vasconcelos alertasse para o fato de que a colonização do Brasil estava sendo mais vantajosa que a expansão no Oriente. Pela boca de seu alter ego, isto é, Brandonio, Ambrósio Fernandes Brandão, que tinha bons contatos no Reino, afirmara ser o comércio brasileiro mais rentável que o oriental. Mesmo quando o interlocutor, Alviano, reinol recém chegado à América, rebateu o que lhe parecia um despautério, Brandonio não se deu por vencido. “O Brasil [retrucou] é mais rico e dá mais proveito à fazenda de Sua Majestade que toda a Índia, como provava a comparação entre as despesas e as receitas lá e aqui. Alviano deu finalmente o braço a torcer. Quinze anos decorridos da redação dos Diálogos das grandezas do Brasil, a autoridade neerlandesa reportaria que portugueses com experiência colonial haviam ousado “sustentar e demonstrar ao rei e a seu conselho as enormes vantagens do Brasil sobre o Oriente em termos econômicos, climáticos, militares e navais.(MELLO, Evaldo Cabral. O negócio do Brasil: Portugal, os países baixos e o Nordeste(1641-1669). São Paulo, Companhia das Letras, 2011.p.22)

¹⁶⁴ SERRÃO, 1952, Joel. *Em torno das condições econômicas de 1640. Op.cit .p. 5.*

¹⁶⁵ O termo Restauração é usado para identificar vários períodos ou conjunturas da história. Em Portugal, quando se fala da Restauração, pretende-se, em geral, referir o lapso de tempo posterior a 1640, que marca o fim da união dinástica de Portugal e Espanha. A Restauração é, pois, fundamentalmente um período firmado pela afirmação e consolidação da independência, o que levou bastantes anos, pois só em 1668 ela foi reconhecida pela Espanha e apenas em 1669 se pode dizer que a Santa Sé – apesar de tudo, ainda árbitro da Europa católica – reconheceu o rei português como soberano de direito. (TORRALBA, Luis Reis. *Ideologia política e teoria do Estado na Restauração*. Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1981. p. 55).

¹⁶⁶ SCHAUB, Jean Frédéric. *Portugal na monarquia hispânica.(1580-1640)Op.cit., p. 55.*

Muito além de um movimento de véis patriótico e libertário, a Restauração é o resultado de condições econômicas, sociais e políticas não só de Portugal, mas da Europa.¹⁶⁷ Tais condições se refletiam nos segmentos sociais lusos: a nobreza, empobrecida em contraste com a espanhola, reprovava os excessos dos recrutamentos, os abusos dos soldados, os males provenientes da guerra; a burguesia, que havia prosperado graças aos bons negócios, se ressentia da invasão de corsários e piratas nos mares, impulsionados pelas pejejas imperiais, que colocava em risco constante a carga dos seus navios.¹⁶⁸ Também não se pode afirmar que tenha sido um movimento revolucionário, já que não pretendia implantar um novo regime de governo nem alterar a estrutura da ordem social e política vigente. Dessa forma, as leis e as instituições filipinas foram preservadas.¹⁶⁹ Para Rodrigo Bentes, “a manutenção de privilégios e da ordem tradicional simbolizava também a manutenção da situação anterior, mesmo em sua conjuntura de crise”.¹⁷⁰

Durante o período filipino a burguesia foi amplamente beneficiada com a abertura de mercados, apesar dos conflitos da Espanha com as demais potências europeias, em virtude da disputa comercial e da ameaça crescente aos domínios ultramarinos.¹⁷¹

No geral, a situação econômica portuguesa foi beneficiada, especialmente nas décadas de 1580 a 1620, pela União Ibérica, com o desenvolvimento dos portos lusitanos e com o tráfico no Atlântico Sul. Nesse período, os comerciantes com grandes cabedais e nobres lusitanos interessados na atividade comercial no ultramar gozaram da vantagem da proteção oferecida pelas frotas espanholas e ainda do acesso facilitado ao comércio e à prata espanhola. E, os portugueses, súditos do mesmo rei, lograram o *asiento*, ou seja, uma permissão para a venda de escravos para a América hispânica,¹⁷² e dessa forma “entram por todos os lados e nela se estabelecem”.¹⁷³ A situação começa a mudar nos últimos 19 anos que antecederam a Restauração, com a

¹⁶⁷ Cf. TORRALBA, Luis Reis. *Ideologia política e teoria do Estado na Restauração*. *Op.cit.* p. 56.

¹⁶⁸ Cf. FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* p. 162.

¹⁶⁹Cf. MONTEIRO, Rodrigo Monteiro. *O rei no espelho: a monarquia portuguesa e a colonização da América(1640-1720)*. *Op.cit.* p. 94.

¹⁷⁰ *Idem*, p. 95.

¹⁷¹ Gerada pela guerra da independência contra a Espanha, a expansão colonial das Províncias Unidas pusera em xeque o controle português do comércio do açúcar, do tráfico de mão de obra africana e do comércio de especiarias, bases da riqueza do Reino.(MELLO, Evaldo Cabral. *O negócio do Brasil: Portugal, os países baixos e o Nordeste(1641-1669)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.p.20)

¹⁷² Cf. SCHWARTZ, Stuart B. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal. *Tempo*. V.12, n.24, Niterói, 2008. p. 214.

¹⁷³ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. *Op.cit.* p. 390.

perda do ouro africano e dos tratados do golfo de Guiné, forte diminuição da área açucareira e tabaqueira e logo toda a agricultura e comércio do açúcar gravemente atingidos em breve Angola ameaçada e com ela a fonte indispensável de escravos e não menos importante, a insegurança na navegação através meio do oceano.¹⁷⁴

Apesar do apoio de alguns segmentos sociais e de algumas medidas que beneficiaram Portugal, o desejo de independência sempre esteve presente em todo o período da administração dos Habsburgo. Filipe II foi bastante habilidoso em “aquietar os ânimos portugueses, apesar do seu centralismo”.¹⁷⁵ Para o Brasil, foi um período de preocupação de defesa do território, de uma organização (mesmo que falida) contra a ameaça holandesa,¹⁷⁶ de mudança da política em relação aos indígenas e jesuítas, do incremento de uma reforma fiscal que permitia maior centralização e controle da Coroa e ainda de um maior desenvolvimento institucional.¹⁷⁷ A situação ganha outros contornos na época de Filipe IV, quando o centralismo espanhol passa a ser acentuado, gera descumprimento de algumas promessas que visavam a garantir a autonomia de Portugal e rompe-se o pacto estabelecido. Vale lembrar que o conde-duque de Olivares teve significativa participação nessa política centralizadora, em que interesses portugueses foram contrariados, na medida em que houve uma redução de privilégios dos quais gozavam os lusitanos, já que esse era partidário “de um governo ativo, interventor, reformista e racionalizador [...] cujas concepções sociais e políticas confrontavam com a situação política vigente”.¹⁷⁸

O aumento de impostos, fenômeno verificado em toda a Europa como consequência da crise financeira e fiscal, ocasionou a insatisfação dos segmentos sociais lusos. A imposição de novos tributos atingia toda a sociedade. Assim, de acordo com Eduardo D’Oliveira França,

poderia pelo direito de regalia, o monarca tributar. Mas certos requisitos dos quais o primeiro seria a necessidade inadiável. E o seu bom emprego. Mas o

¹⁷⁴ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. *Op.cit.* p. 399.

¹⁷⁵ TORGAL, Luis Reis. *Ideologia política e teoria do Estado na Restauração*. *Op.cit.* p.74.

¹⁷⁶ “As guerras holandesas abriram espaços no monopólio colonial português em favor dos aliados da Espanha. Em Madri e Lisboa, compreendia-se desde finais do segundo decênio do Seiscentos, o perigo que, para a carreira do Brasil representavam o curso norte-africano e, expirado em 1621 o tratado de tréguas hispano-neerlandesas, as ambições colônias das Provincias Unidas.”(MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste (1630-1654)*. São Paulo, Editora 34,2007.p.93)

¹⁷⁷ Cf. PÉREZ, José Manuel Santos. “Visita, residência, venalidade: as práticas castelhanas no Brasil de Filipe II”. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668)*. *Op.cit.*p. 24.

¹⁷⁸ MONTEIRO, Rodrigo Bentes. *O rei no espelho: a monarquia portuguesa e a colonização da América (1640-1720)*. *Op.cit.* p. 82.

que se via era que as Reais se consumiam em coisas supérfluas, e se faziam delas imensas doações, e os povos e vassallos eram afligidos e avexados com os ditos tributos, sendo mui desiguais suas forças e possibilidades. E eram tributos que afetavam a todos, e muito odiosos. Na extração do sal, chegando a mais de mil reis em cada moio. Nas caixas de açúcar, além dos direitos ordinários da Alfândega. Na carne e no vinho, por arrátel ou canada, o real da água. A quarta parte encabeçamento das sisas. Meias fazendas. E ainda estanco das mercadorias.¹⁷⁹

Além dos tributos já citados, que eram ordinários, ou seja, habituais, ajudas e donativos eram solicitados pelas autoridades castelhanas.¹⁸⁰ O povo foi quem mais sentiu o peso da tributação e se rebelou em vários motins, já que as condições econômicas não lhe eram favoráveis. Certos segmentos da nobreza e do clero também viam a situação como um atropelo das garantias conquistadas, além de se ressentir do afastamento do rei e da corte, que se encontrava em Madri, e não em Lisboa. A conclamação de ajuda militar da nobreza portuguesa feita por Olivares para a atuação nas guerras de interesse espanhol provocou reação negativa. A conquista das principais possessões do Oriente pelos ingleses e holandeses, assim como uma parte do Brasil, também gerou grande insatisfação.¹⁸¹ O sebastianismo e o nacionalismo vivos, quer nas tradições populares, quer nas obras intelectuais, davam ao tal clima de contestação os seus argumentos espirituais.¹⁸² Dessa forma, observamos que o movimento de dezembro de 1640¹⁸³ não foi apoiado de forma unânime, existiram nobres (não os de primeira grandeza, mas sim os da fidalguia militar, geralmente jovens), clérigos, letrados e burgueses que se mantiveram fiéis a Castela, devido às suas conveniências. Mas o sacrifício imposto a Portugal e a seu império atlântico fez lançar

¹⁷⁹ FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* .p. 288.

¹⁸⁰ À questão fiscal atribuiu Merriman grande importância nas revoluções do século XVII. Inclusive a portuguesa. De fato era um problema crucial e uma fonte fecunda de queixas e prevenções. E de todas as classes cujos privilégios iam sendo derogados. E o Império em crise financeira, esmagado por compromissos que os árbitros não logravam cobrir, não tendo outro remédio senão tributar e tributar. Para a guerra e para as ostentações barrocas da corte imperial. Para satisfazer a voracidade de uma nobreza parasitária e ornamental, a insaciedade de uma burocracia gananciosa, ou para equipar exércitos e navios para o front europeu, para o front interno, para o front colonial .(FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.*p. 287).

¹⁸¹ Cf. SERRÃO, Joel. *Pequeno dicionário de História de Portugal*. Lisboa, Figueirinhas, 1987. p. 580.

¹⁸² FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* p. 77-78.

¹⁸³ De acordo com Evaldo Cabral de Mello, “ a Restauração portuguesa fora um golpe de Estado levado a cabo por estratos médios da nobreza que ao contrário da alta aristocracia, não havia se beneficiado dos favores da Coroa Castelhana na conjuntura da pressão fiscal decorrentes das reformas do Conde duque de olivares, e que preferiram lidar com um rei fraco, seu conterrâneo, do que o monarca espanhol.(MELLO, Evaldo Cabral de. O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste(1641-1669). São Paulo, Companhia das Letras, 2011.)

um movimento separatista, organizado por uma parte da nobreza e dos letrados, que, embora apoiado pelo povo, não contou com sua participação. Dessa forma, por um golpe de palácio, foi restaurado o trono na forma anterior à união com a monarquia hispânica.¹⁸⁴ A fim de se estabelecer dentro do Reino a nova autoridade, foi desenvolvida uma farta literatura político-jurídica.¹⁸⁵

Após o duque de Bragança ser aclamado como D. João IV, fez-se necessário, no âmbito externo, garantir o reconhecimento da independência pelos países estrangeiros e ainda pela Santa Sé. Internamente, o novo rei não promoveu, pelo menos no primeiro momento, alteração profunda no nível das classes dirigentes. Após assumir o governo, o monarca dedicou-se a resolver os problemas que demandavam maior urgência, como o financeiro, o de defesa nacional e o das relações internacionais. Por isso, determinou que fossem guardadas as leis e as disposições do período que o antecederam até que fossem providenciadas novas. Pela lei de confirmação das ordenações filipinas, dizia o rei:

Logo ao tempo da minha legitima aclamação, Restituição e Juramento solene e posse destes meus Reinos e Coroa de Portugal, tendo principalmente, com cuidado e defesa dele com as armas, o zelo da boa administração da Justiça, na paz e sossego da República, que prefiro a todo o outro respeito: houve por bem mandar por Lei geral, que tudo o que estava ordenado, feito e observado até 1º de dezembro de 1640 (em que fui aclamado), se cumprisse e guardasse como se por mim e pelos Senhores Reis naturais, meus predecessores, fora feito, enquanto não ordenasse o contrário.¹⁸⁶

Dessa maneira, os órgãos do governo ainda se mantiveram constituídos pelos representantes oriundos da administração filipina. Não houve, então, uma modificação nos quadros de pessoal, assim como também foram admitidas às leis e as instituições do período dos Habsburgo. Nesse sentido, a Restauração nos seus primórdios destaca-se pela conservação da

¹⁸⁴ Segundo Mafalda Soares da Cunha “parecem ser forças exteriores à lógica da casa que conduziram à Restauração e não o contrário. Só em última instancia o duque protagonizou essa luta política. Sabem-se as hesitações que teve. Tantas que até criaram hipóteses alternativas para a sucessão ao trono. É claro que esta interpretação pode estar enviesada pelo tipo de fontes utilizadas, mas, de momento, as evidências colhidas apontam claramente para a predominância dos interesses senhoriais nas estratégias da Casa.(CUNHA, Mafalda Soares da. *A casa de Bragança. 1560-1640: práticas senhoriais e redes clientelares*. Lisboa, Editorial Estampa, 2000.p.554)

¹⁸⁵ Cf. SCHWARTZ, Stuart B. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal. *Tempo*. V.12, n.24, Niterói, 2008, p. 404.

¹⁸⁶ CAETANO, Marcelo. *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império*. Lisboa, Agencia Geral das Colônias; Editorial Atica, 1943, p. 24.

ordem sociopolítica existente durante a união das coroas ibéricas. Do ponto de vista econômico, o período se destaca pela mudança do eixo comercial do Oriente para a América, já que a perda da hegemonia marítima e da partilha das rotas de comércio daquela região fez com que houvesse um maior interesse pela exploração da colônia americana lusa.¹⁸⁷

1.5. A Restauração e a América portuguesa

O Brasil desempenhou um papel de destaque no Império português devido aos recursos provenientes da exploração colonial e chegou a ser considerado a “vaca leiteira da Coroa”.¹⁸⁸ Vale lembrar que a moeda que sustentava a guerra da Restauração¹⁸⁹ era proveniente, dentre outras mercadorias,¹⁹⁰ do açúcar e de outros produtos coloniais brasileiros.¹⁹¹ Assim, era da sua colônia americana que o rei D. João IV retirava os cabedais para fazer frente às suas despesas na Europa.¹⁹² De acordo com Eduardo França,

[...] era o açúcar que assegurava moeda estrangeira com que pagar toda a representação diplomática de Portugal. E era a burguesia que vivia desse comércio que acudia o rei em seus embaraços. E que graças a suas relações internacionais nas principais praças europeias, podia financiar as embaixadas, as compras de armas, de navios, ou o contrato de mercenários para o exercito em guerra.¹⁹³

¹⁸⁷ Para o Brasil não foi negativa a época filipina. Sua vizinhança com as preciosas colônias espanholas exagerava a sensibilidade do governo imperial e qualquer ataque contra ele. Bahia e Pernambuco assaltados pelos holandeses eram verdadeiros pesadelos. Mas o benefício de interesse que recebeu o Brasil não foi apenas devido ao cuidado castelhano. O interesse pelo Brasil resultou em grande parte da perda da hegemonia marítima e da partilha forçada das rotas do comércio. Quando os portugueses não puderam cruzar sozinhos e relativamente seguros os mares que eram até então seus, investiram nas massas continentais de retaguarda. E porque o Oriente povoado oferecia resistência maior, a linha de fratura estava na área menos humanizada: o Brasil. (FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* p. 167).

¹⁸⁸ CALDEIRA, Jorge. *A nação mercantilista: ensaio sobre o Brasil*. São Paulo, Editora 34, 1997.p. 165.

¹⁸⁹ “ A aclamação do Duque de Bragança como rei de Portugal em dezembro de 1640 resultou numa longa guerra com Castela que se arrastou por mais de um quarto de século. A Guerra da Restauração, como ficou conhecida pela historiografia, também foi marcada pela recuperação dos domínios ultramarinos em mãos dos neerlandeses no Nordeste do Brasil e em Angola, garantindo assim, a continuidade da presença lusitan no Atlântico Sul e dos Bragança como dinastia reinante em Portugal.(BARROS, Edval de Souza. *Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Indico*.(1643-1661). Lisboa, Cham,2008.p.35)

¹⁹⁰ “Além do açúcar, o Brasil fornece tabaco, cujo papel não é de longe inferior ao daquele [...] e há também o pau-brasil, esse pau-brasil constituiu uma parte importante dos carregamentos que chegavam aos portos de Lisboa, Porto e Viana vindo dos portos brasileiros” (GODINHO, Vitorino de Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro. *Revista Vértice*, n.92,93,94 de abril, maio e junho de 1951. p. 73).

¹⁹¹ Cf. SCHWARTZ, Stuart B. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal. *Op.cit.* p. 222.

¹⁹² FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* p. 400.

¹⁹³ *Idem*.

A América era o coração do mundo lusitano,¹⁹⁴ em torno do qual gravitavam as demais localidades do Atlântico, que abasteciam de escravos os engenhos que produziam o açúcar, o principal produto que movimentava a economia portuguesa. No século XVII, Portugal participou “profundamente do conjunto econômico atlântico”¹⁹⁵ e era o comércio com o Brasil que sustentava as suas alfândegas.¹⁹⁶ A mesma opinião era compartilhada pelo conde camareiro de D. João IV, que alegava que “sem o Brasil não rendiam as alfândegas”.¹⁹⁷

A Restauração marcou um período de esforços para o “fortalecimento e a reorganização da exploração econômica no ultramar”.¹⁹⁸ Assegurar que o monopólio e o exclusivo metropolitano permanecessem intactos era fundamental para o sistema colonial que se constituía.¹⁹⁹ Medidas foram tomadas para que o fluxo comercial fosse mantido, até com a Região do Prata, que havia se ressentido com o fim da União Ibérica. Alvará de 2 de fevereiro de 1641²⁰⁰ autorizou que os vassallos da Coroa portuguesa pudessem negociar com os da Coroa de Castela nas Índias Ocidentais, levar para lá escravos de Guiné e Cabo Verde, obter lucro e, com isso, permitir o crescimento dos rendimentos das alfândegas.

Eu El-Rei Faço saber aos que este meu alvará virem, tendo consideração ao bem que desejo fazer aos meus vassallos, assim deste Reino como do Estado do Brasil, Guiné e mais Conquistas dele, e folgar que o comércio delas se aumente em utilidade sua: Hei por bem de lhes permitir que possam tratar e comerciar com os vassallos da Coroa de Castela nas Índias Ocidentais,

¹⁹⁴ “Da Índia quase totalmente perdida não nos vinham, contudo, mais de 1 a 4 naus carregadas por ano [...]; os documentos e narrativas da época, referindo-se à chegada a Lisboa, ou à arribada ao Brasil, de naus da Índia falam sempre de 1 nau, 2 navetas ou, excepcionalmente, 2 naus. Da África sabe-se que quase nada vinha nessa época: a ocidental fornecia escravos para o Brasil; o comércio da oriental era com a Índia e Macau. Restava-nos o Brasil, donde chegavam todos os exportáveis, o pau da terra, o óleo da baleia, o tabaco, cujo valor ia avolumando, e, principalmente, o açúcar, que era então o mais importante artigo de escambo marítimo internacional”. (FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil [1649-1720]: subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil*. *Revista de História*. São Paulo, USP, VII, 1951. p. 313).

¹⁹⁵ GODINHO, Vitorino de Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro. *Revista Vértice*, n.92,93,94 de abril, maio e junho de 1951. p. 72.

¹⁹⁶ Cf. CIDADE, 1940, p. 46. Apud. FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. *Op.cit.* p. 398.

¹⁹⁷ BOTELHO, Alfredo Sousa. *Subsídios para a história das guerras de Restauração no mar e além-mar*. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1940, p. 31. Apud. FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração* *Op.cit.* p. 398.

¹⁹⁸ MONT SERRATH, Pablo Oller. *O Império português no Atlântico: poderio, ajuste e exploração (1640-1808)*. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. p. 13.

¹⁹⁹ MONT SERRATH, Pablo Oller. *O Império português no Atlântico: poderio, ajuste e exploração (1640-1808)*. *Op.cit.* p. 13

²⁰⁰ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Marques de Pombal e o Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1960. p. 89.

levando a elas negros de cabo Verde e Guiné, para que com isto recebam as utilidades que se espera deste comércio e cresça o rendimento das minhas alfândegas.²⁰¹

Como se pode observar, a preservação do comércio para o bom rendimento das alfândegas era um fator essencial para a Coroa.

Ao procurar organizar mais efetivamente a exploração ultramarina, o governo lusitano criou o Conselho Ultramarino (1642), órgão responsável por superintender toda a atividade colonial, atender a todas as matérias do ultramar.²⁰² O novo colegiado, segundo Marcos Sanches, “esvaziava a atuação do Conselho da Fazenda sobre as áreas coloniais”.²⁰³ Foi inspirado no antigo Conselho da Índia do período filipino, e incorporou grande parte do regimento de 1604.²⁰⁴ Sua criação teve como justificativa não haver no Reino de Portugal um órgão que tratasse exclusivamente dos assuntos ultramarinos.²⁰⁵

Essa instituição era composta por um presidente, que era o vedor da repartição da Índia,²⁰⁶ dois conselheiros de capa e espada, ou seja, militares, um da nobreza do reino e um letrado. Segundo Charles Boxer, de acordo com o decreto original de 1642, os membros do Conselho Ultramarino deveriam ser recrutados entre aqueles que tinham alguma experiência com o universo colonial.²⁰⁷

Ao Conselho deveria ser dirigida toda a correspondência oficial oriunda dos domínios, competindo ao seu presidente mandar buscá-las nas naus e nos navios tão logo chegassem, para se procederem aos encaminhamentos devidos. Com ampla competência, cabia a esse Conselho determinar a época das expedições marítimas para a Índia e conquistas, o número de naus e seus tripulantes e armamentos e fazer a devida comunicação ao Conselho da Fazenda,

²⁰¹ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Marques de Pombal e o Brasil*.p.89

²⁰² Regimento do Conselho Ultramarino. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.*p. 589-601.

²⁰³ SANCHES, Marcos Guimarães. Fiscalidade e fomento na colonização do Brasil:orientações e contradições. *Anais*. XVIII Simpósio Nacional de História, Londrina, ANPUH, 2005, p. 2.

²⁰⁴ CAETANO, Marcelo. *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império*. *Op.cit.*p. 25.

²⁰⁵ De acordo com Edval Barros “o Conselho Ultramarino foi apenas um dos pólos de deliberação quanto à política a ser adotada para as conquistas no período de guerra. Interesses particulares, como os de Salvador Correa de Sá[e Benevides], ou fortes grupos de pressão, como os negociantes ligados à Companhia Geral de Comércio, continuamente ameaçavam as prioridades estabelecidas pelos conselheiros e solaparam sua autoridade e legitimidade.”(BARROS, Edval de Souza. *Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Indico*.(1643-1661). Lisboa, CHAM, 2008.p.33

²⁰⁶ Por ser vedor da repartição da Índia, o presidente do Conselho Ultramarino também atuava no Conselho da Fazenda. Comprovava-se aí a duplicidade de um mesmo individuo em diferentes corporações .(BICALHO, Maria Fernanda.. *Entre a teoria e a prática: dinâmicas políticos e administrativas em Portugal e na América portuguesa*. (séculos XVII e XVIII). *Revista de História*, São Paulo, n.167, jul./dez., 2012. p. 80).

²⁰⁷ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. *Op.cit.* p. 175.

que era o responsável pelos gastos e pelas despesas. Tratava também do provimento dos governadores e deveria ser consultado sobre o provimento dos oficiais da Justiça e Fazenda.

Eram assegurados aos membros do Conselho os mesmos privilégios dos desembargadores da Casa da Suplicação e seus ordenados eram pagos pela Alfândega de Lisboa.²⁰⁸

Pelo Conselho Ultramarino “passaram todas as questões, e todos os problemas difíceis da administração ultramarina”.²⁰⁹ Cabia aos seus integrantes assistir o rei, preparar e estudar a resolução de negócios para que o monarca pudesse decidir. As questões mais relevantes eram submetidas ao rei, porém as de rotina podiam ser tratadas diretamente pelos oficiais que estivessem encarregados dos assuntos em pauta.²¹⁰ A ocupação de um cargo nesse Conselho era objeto de grande prestígio na sociedade lusitana e pelos seus quadros passaram nomes que se destacaram na administração colonial, como o do ex-governador e capitão-mor da Capitania do Rio de Janeiro Salvador Correa de Sá e Benevides, Jorge Mascarenhas, o marques de Montalvão, entre outros.

Durante os anos de existência foram recorrentes os conflitos de competência entre o Conselho Ultramarino e o Conselho da Fazenda, devido à superposição de funções.²¹¹ Muitas das atribuições desse passaram para o novo órgão, como, por exemplo, as questões aduaneiras. A falta de uma rígida hierarquia jurisdicional entre os conselhos era um dos motivos das divergências entre esses órgãos colegiados. Em contrapartida, as suas decisões, por intermédio de consultas e pareceres, reafirmavam o caráter corporativo do governo, atualizavam a imagem do rei como árbitro e mantenedor da harmonia entre as diferentes instituições.²¹²

Em uma conjuntura difícil para a Coroa portuguesa, em que era travada uma guerra com a monarquia hispânica pela sua independência, ao mesmo tempo em que a Capitania de Pernambuco²¹³ e Angola estavam ocupadas pelos holandeses, havia grandes disputas nos mares. Com a interceptação de navios mercantes lusos por corsários, fez-se necessária para

²⁰⁸ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 591-595.

²⁰⁹ CAETANO, Marcelo. *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império*. *Op.cit.* p. 32.

²¹⁰ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. *Op.cit.* p. 173.

²¹¹ *Ibidem*, p. 175.

²¹² BICALHO, Maria Fernanda.. Entre a teoria e a prática: dinâmicas políticas e administrativas em Portugal e na América portuguesa. (séculos XVII e XVIII). *Revista de História*, São Paulo, n.167, jul./dez., 2012. p. 80.

²¹³ A ocupação holandesa no Nordeste constituiu episódio remoto da luta entre Espanha e a República das Províncias Unidas dos Países Baixos [...]. Acentuou-se, com razão, que ela compreendeu dois conflitos distintos [...] uma guerra de independência nacional, deflagrada na esteira da revolta dos Países Baixos e uma contenda entre potências europeias que eram também potências coloniais.(Mello, Evaldo Cabral de. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste (1630-1654)*. São Paulo, Editora 34,2007.p.19)

defender o comércio e a navegação a criação de uma frota armada.²¹⁴ O principal objetivo era “a passagem e a chegada sãos e salvos a Portugal do açúcar e tabaco. Contra o inimigo, sobretudo o corsário, só há uma defesa: o agrupamento dos navios e a sua proteção, assim reunidos, por navios de guerra”.²¹⁵ O uso de comboios visava a estancar a drenagem de que a navegação portuguesa era vítima e que causava grandes prejuízos a Lisboa.²¹⁶ As despesas dessa frota deveriam ser pagas com os fretes e as avarias “a cobrar sobre a carga e a dos demais barcos que a frota camboiasse”.²¹⁷ Os navios que serviram de capitânia e almirante eram da Armada Real, de porte de seiscentas toneladas, bem artilhados, e levavam apenas duas partes da carga. Era atribuição da Coroa nomear os oficiais incumbidos das atividades de comando da tripulação. Todos os navios destinados ao comércio com o Brasil deveriam ter “no mínimo duzentas toneladas de deslocamento e dez bocas de fogo”.²¹⁸ Para comandante dessa frota o rei designou Salvador Correia de Sá e Benevides.²¹⁹ De acordo com o regimento passado a esse fidalgo, todos os vassallos do reino teriam de navegar em frotas.

Partirá a frota do porto desta Cidade, até os derradeiros dias do mês de setembro de cada ano, para a Bahia, e dali para o Rio de Janeiro, e daquela Capitania voltarão os navios para a Bahia, que houverem de vir em companhia da Frota, até o derradeiro de março, para que eles e os da Bahia saiam em abril; que são as monções mais aprovadas em respeito de vir a Frota mais conservada e em que se acha a Armada Real fora, vindo pela altura de quarenta e um graus e meio, deixando os do Porto e Viana

²¹⁴ Segundo Leonor Freire Costa, “alguém familiarizado com a circulação do açúcar brasileiro denunciava as perturbações decorrentes do novo cenário de guerra, uma vez expiradas as Tréguas dos Doze Anos, entre os Habsburgo e os Estados Gerais em 1621. Servia a lembrança para alegar a necessidade de uma estrutura de proteção à frota., pois enquanto a navegação se mantivesse solta, debaixo do fogo das armas holandesas, só restava às caravelas fugir e o sucesso de semelhante tática requeria que andassem pouco carregadas.(COSTA, Leonor Freire. O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil(1580-1663). Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002.p. 14)

²¹⁵ MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico.1570-1670. Op.cit.* p. 201.

²¹⁶ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola. Op.cit.* p. 194.

²¹⁷ Regimento do Conselho Ultramarino. In: MENDONÇA, 1972, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Op.cit.* p. 616.

²¹⁸ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola. Op.cit.* p. 198.

²¹⁹ Edval de Souza Barros afirma que “aprovada a frota, Salvador Correia de Sá e Benevides não faria questão de esconder, nem sua influencia junto ao novo rei, nem suas ambições, já que no papel de sua autoria, submetido à consulta em 19 de dezembro, tratava apenas de confirmar sua nomeação como general da frota e conselheiro ultramarino em troca do apresto de algumas naus artilhadas que continuasse a navegação entre o Brasil e Lisboa. (BARROS, Edval de Souza. Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Indico (1643-1661).Lisboa, CHAM, 2008. p. 218)

recolhidos em seus portos, e com os mais vireis seguindo nessa rota até o porto desta cidade.²²⁰

A obrigatoriedade de navegar em frota estava restrita à travessia do Atlântico. Assim, a navegação de cabotagem no Brasil era livre. Essa medida tinha por objetivo evitar os danos ao comércio e os prejuízos em caso de os navios caírem em mãos dos inimigos. Nem o governador-geral nem o capitão-mor do Rio de Janeiro poderiam dar licença para se navegar fora da frota, salvo para levar algum aviso, e ainda assim em embarcações pequenas, de mais fácil locomoção.

O regimento previa ainda que os governadores, ministros da Guerra e da Fazenda e os capitães das capitanias deveriam providenciar para que nos portos por onde as armadas passassem houvesse calafates, carpinteiros, ferreiros, madeiras, gente do mar e tudo o que fosse necessário para o bem servir e ainda pagar a cada um desses profissionais o salário pelo serviço prestado.

A fim de ser evitado conflito de competência em matéria de jurisdição que trouxesse prejuízo à manutenção das frotas, era proibido que oficiais da Justiça e Fazenda se intrometessem em qualquer assunto relativo a esse comboio, devendo ser seguido o que constasse no regimento.

Para a consolidação desse sistema era indispensável, entretanto, o apoio dos homens de negócio para a compra de navios, armamento, munição, já que eram eles que tinham os cabedais. A falta de recursos financeiros consistia em um problema para Portugal no pós Restauração.²²¹ Grande parte da burguesia portuguesa e das suas colônias era formada por judeus ou cristãos novos, que possuíam fortunas e atuavam fortemente na vida econômica do Reino, tanto que é possível se dizer que a economia lusa era dependente deles. Associados aos cristãos velhos por laços de parentescos, estavam envolvidos no tráfico de escravos, na arrematação de contratos fiscais e nos empreendimentos da Coroa. Dominavam o comércio tanto interno quanto externo, além do tráfico colonial, e desse grupo provinha boa parte dos senhores de engenho do Brasil. Instalaram-se, ainda que contra as disposições legais, em Potosí e beneficiaram-se com o tráfico de mercadorias. Eram ainda responsáveis por equipar e abastecer as frotas e por negociar empréstimos.

²²⁰ Regimento do Conselho Ultramarino. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 616.

²²¹ Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. *Op.cit.* p. 407.

O padre jesuíta Antonio Vieira foi uma das pessoas próximas a D. João IV que percebeu a importância da colaboração dos cristãos-novos para o novo governo que se instalava em Portugal. Em sermão na igreja de São Roque, em Portugal, o inaciano propôs a criação de companhias de comércio, nos moldes das outras comunidades europeias, com o uso dos recursos daqueles para esse fim.²²² Sua intenção era atrair novamente para o Reino²²³ os capitais dos seitas, pois percebia a importância desses burgueses para a manutenção do novo monarca.

Por estes reinos e províncias da Europa está espalhado grande número de mercadores portugueses, homens de grandíssimos cabedais, que trazem em suas mãos a maior parte do comercio e sua riqueza do mundo. Todos estão desejosos de poderem tornar para o Reino. Se Vossa Majestade for servido de os favorecer e chamar, será Lisboa o maior império de riqueza.²²⁴

Dessa forma, “restrito aos quadros da política mercantilista, a principal opção de exploração da colônia na imediata pós-Restauração foi a criação da Companhia de Comércio”.²²⁵ Essa visava também à proteção do patrimônio colonial, já que a insegurança nos mares, com a presença de piratas e corsários, contrariava os interesses dos burgueses e causava prejuízos ao comércio. Para se ter uma dimensão do problema, “entre 1635 e 1636, os [piratas] holandeses apoderaram-se de oitenta dos quase trezentos navios envolvidos no comércio com o Brasil”.²²⁶ Assim, as frotas da Companhia serviriam para salvaguardar a movimentação marítima pelo Atlântico, que era necessária para angariar os recursos necessários para a manutenção da própria soberania portuguesa.

O remédio temido ou chamado perigoso são as duas companhias mercantis, oriental e ocidental, cujas frotas poderosamente armadas tragam seguras contra a Holanda as drogas da Índia e do Brasil. E Portugal, com as mesmas drogas, tenha todos os anos cabedais necessários para sustentar a guerra interior de Castela, que não pode deixar de durar alguns. Este é o remédio por todas as suas circunstancias, não só aprovado, mas admirado das nações

²²² Cf. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670. Op.cit.* p. 206-207.

²²³ A legislação filipina havia permitido que os cristãos novos saíssem de Portugal.

²²⁴ CIDADE, Hernani. *Padre Antonio Vieira*, 4v. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1940, p. 47, Apud. FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração. Op.cit.* p. 324.

²²⁵ SANCHES, Marcos Guimarães. Fiscalidade e fomento na colonização do Brasil: orientações e contradições. Anais. XVIII Simpósio Nacional de História, Londrina, ANPUH, 2005, p. 6.

²²⁶ CALDEIRA, Jorge. *A nação mercantilista: ensaio sobre o Brasil. Op.cit.* p. 166.

mais políticas da Europa, exceto somente a portuguesa, na qual a experiência mal reputadas na fé alguns de seus comerciantes, não a união de pessoas mas a mistura do dinheiro menos cristão com o católico, faz suspeito todo o mesmo remédio e por isso perigoso.²²⁷

Para a manutenção da Guerra da Restauração era necessário haver dinheiro e o meio mais efetivo de conquistá-lo seria com comércio. Esse, por sua vez, para se preservar e desenvolver precisava de segurança e liberdade dos mercadores. O volume de negócios e o lucro mais elevado eram dados pelo comércio colonial, que era também o que exigia maior investimento de capitais, pois envolvia transações a crédito, despesas com transporte e dispêndio de tempo com as viagens. Os Estados, assoberbados de despesas com a própria administração e com uma fiscalidade que não conseguia suprir todas as suas necessidades financeiras, tinham dificuldade de dispor de recursos para manter por conta própria o comércio colonial. Os fatores naturais, associados à precariedade de meios técnicos, à rivalidade e à concorrência entre as nações, além da profusão do corso e pirataria, traziam grande perigo à navegação. Foi da combinação desses elementos que surgiu a conveniência de se criar uma companhia particular para a exploração do comércio colonial. Só ela poderia permitir “ajuntar os capitais em excesso dos particulares, suprir a carência de poder monetário do Estado, realizar o negócio e obter grandes lucros.”²²⁸

Os recursos para a criação dessa Companhia foram oriundos dos homens de negócio, cristãos-novos²²⁹ e também de “cristãos-velhos, alguns até familiares do Santo ofício ou seus parentes próximos”²³⁰ e demais vassalos, sem que houvesse gasto algum da Fazenda Real.²³¹ Essa Companhia deveria manter uma frota com 36 naus de guerra, que, divididas em duas esquadras com 18 embarcações, escoltariam os navios entre Portugal e o Brasil, dariam

²²⁷ Sermão de São Roque. - Padre Antonio Vieira (FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil [1649-1720]: subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil. Revista de História*, São Paulo, USP, 1951. p. 321).

²²⁸ FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil [1649-1720]: subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil. Revista de História*, São Paulo, USP, 1951, p. 323.

²²⁹ De acordo com o alvará: “E entendendo que o principal meio, com que se poderia aumentar e conservar a dita Companhia, seria não ficarem sujeitas a sequestro, confiscação, e condenação, as fazendas, e bens dos ditos homens de negócio, e de gente de nação, acontecendo que sejam presos, ou condenados pelo Santo Ofício da Inquisição, pelos crimes de heresia, apostasia, ou judaísmo” (Alvará Real de 6 de fevereiro de 1649. In: SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronológica da legislação Portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J. A. Silva, 1854.)

²³⁰ Cf. COSTA, Leonor Freire. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002.p. 481.

²³¹ Padre Antonio Vieira, cristãos-novos, alvará de isenção de confisco: três tópicos dedutivos encadeados nas tradicionais interpretações da gênese da Companhia [...]. Leonor Freire Costa afirma que estudos recentes vem quebrando essa cadeia de argumentos ao desvincular o sangue cristão novo da referida Companhia. (*Idem.*)

guarda às embarcações e fazendas que fossem ou voltassem dessas partes e as protegeriam dos inimigos, a fim de garantir o comércio entre as regiões e os direitos das alfândegas. Esse comboio era pago com os direitos ou as avarias da seguinte forma, de acordo com o Art. 23 do Estatuto da Companhia de Comércio do Brasil:

Seiscentos réis por caixa de açúcar ou tabaco, trezentos réis por barril, cem réis por rolo de tabaco fora das caixas, seiscentos réis por saca de algodão, vinte réis por cada couro, a título de segurança dos navios e fretes, e cento e quarenta réis, cento e vinte réis e cem réis por arroba de açúcar, respectivamente branco, mascavo ou de panela.²³² Cento e cinquenta por arroba do tabaco, e oitenta réis por cada couro, a título de segurança das mercadorias transportadas; cobradas todas por feitores da Companhia nas Alfândegas do Reino como se fossem impostos aduaneiros.²³³

Nada era pago ao comboio pela viagem de ida da metrópole para a colônia. Todo o pagamento devido era feito a prazo e além desse rendimento dos navios mercantes escoltados, a Companhia contava com os fretes de navios de escolta, que mesmo sendo navios de guerra carregavam mercadorias. Entretanto, para que pudessem combater, sua carga não poderia ultrapassar um terço da capacidade.²³⁴

De acordo com o Art. 20 do regimento, não podiam sair do Reino para o Estado do Brasil nenhum navio, caravela ou barco que não fosse escoltado pela Companhia, salvo em caso de necessidade de socorro àquele Estado, mas somente com licença real.²³⁵

A Companhia de Comércio do Brasil recebia ainda privilégios de natureza econômica e também política. Do que diz respeito à natureza econômica, pode-se observar o estanco ou monopólio de quatro dos principais gêneros importados: vinho, farinha, azeite e bacalhau. Dessa forma, nenhuma pessoa poderia levar tais produtos ao Brasil e os referidos produtos eram vendidos por exclusividade a 40 mil réis cada pipa de vinho, 1.600 réis cada arroba de farinha, 16 mil réis cada barril de azeite de seis almudes (25 litros) e 1.600 réis cada arroba de bacalhau. Também lhe eram asseguradas outras vantagens, como cedência pela Coroa de seis

²³² Espécie de açúcar inferior que se fazia com o licor que saía da parte de baixo das formas (BLUTEAU, Rafael. *Vocabulário português & latino*. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1728. p. 212).

²³³ Art. XXIII do Estatuto da Companhia de Comércio do Brasil. In: SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1854.

²³⁴ FREITAS, Gustavo. A Companhia Geral do Comércio do Brasil [1649-1720]: subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil. *Revista de História*, São Paulo, USP, v.3, n.7, 1951. p. 89.

²³⁵ Art. XX do Estatuto da Companhia de Comércio do Brasil. In: SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1854.

navios de guerra (Art. 13 do regimento), que a Companhia pagaria a prazo; isenção de parte do imposto sobre o vinho para o gasto dos seus navios²³⁶ nas mesmas condições dos que se destinava às armadas reais; direito de guardar as presas que fizesse; proibição da navegação fora do comboio, sob pena de perder a embarcação a favor dela; bem como a proibição de se fabricar cachaça no Brasil para se evitar a concorrência do vinho do qual fazia estanco.²³⁷ Em relação aos privilégios políticos se destacava a “absoluta independência, com inibição de todos os tribunais maiores e menores e de outra, de espécie de Conselho ou tribunal régio, consultando ao Rei como os Conselhos do Estado, da Fazenda e Ultramarino”.²³⁸ Cabia ao Estado recrutar gente para as suas forças militares e o serviço prestado nas armadas da Companhia era equivalente ao prestado na marinha ou no exército do rei. O Art. 32 estabelecia que a ofensa que se fizesse a qualquer oficial da Companhia, de obra, palavra, sobre matéria do seu ofício, seria castigada pelo conservador, como se fosse feita aos oficiais reais.²³⁹

Várias queixas surgiram contra a Companhia logo após sua fundação. As objeções tinham a ver com o descumprimento do contrato, já que a referida Companhia, além de não juntar o número de naus de guerras estabelecido, ainda não abastecia, como o previsto, a colônia dos produtos dos quais tinha monopólio, fazendo com que houvesse carestia e desabastecimento na colônia.

Podemos concluir que as tendências do período demonstram que as novas necessidades e os novos interesses da Coroa justificavam a crescente preocupação com o comércio e a eficácia dos órgãos da Fazenda e com a fiscalidade, assim como a tentativa de supervisão mais vigorosa das ações dos oficiais fazendários.

Como observamos, o período da União Ibérica coincide com o momento em que o Brasil passa a fazer parte do sistema global de comércio. Nesse sentido, a preocupação da Coroa na condução dos negócios coloniais obedeceu a uma lógica que previa o caráter externalista da colonização, ou seja, a colônia deveria fornecer gêneros como o açúcar e o tabaco e metais preciosos para o comércio europeu e servir como mercado consumidor dos produtos europeus. Isso, no entanto, não nega que tivesse havido toda uma dinâmica que

²³⁶ De acordo com o Art. XXVIII: “[...] pagarão só os direitos de entrada e saída que costumam pagar a Fazenda de Vossa Majestade, dos que vem para o apresto de suas Armadas Reaes, que serão quinhentas pipas somente” (Estatuto da Companhia de Comércio do Brasil. In: SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1854).

²³⁷ Cf. FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil [1649-1720]: subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil*. *Op.cit.* p. 89.

²³⁸ *Ibidem*, p. 90.

²³⁹ Estatuto da Companhia de Comércio do Brasil. In: SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1854.

acitava ao colono não apenas como mero fantoche, mas como um sujeito ativo e com interesses definidos. O que está em destaque é o tipo de produção voltada para a metrópole e a acumulação de riquezas, que acontece principalmente fora da área produtiva da colônia.

Nesse cenário, as alfândegas exercem um papel que merece destaque, já que eram as instituições responsáveis pela organização e o controle do comércio exterior. E ainda recolhedoras dos impostos, que, além de beneficiar os cofres do Reino, eram essenciais para a retroalimentação do próprio processo de colonização, já que com seus recursos se mantinham a defesa do território e até mesmo a catequese, um dos “elementos estruturais”²⁴⁰ do sistema colonial.

²⁴⁰ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. *Op.cit.*, p. 414.

2. RIO DE JANEIRO: ECONOMIA E NEGÓCIOS

*A entrada da baía é ladeada por dois grandes rochedos, separados um do outro por algumas milhas; um deles é denominado Pão de Açúcar. Ao avançarmos por além do forte que defende a baía, deparamos com a mais sedutora paisagem do mundo; um lago, com umas vinte milhas de extensão, todo salpicado de ilhas verdejantes de diversos tamanhos, À esquerda, a umas três milhas do forte, num local onde a baía oferece segurança para ancoragem de milhares de naus, foi edificada a cidade.*²⁴¹

A importância estratégica e econômica do Rio de Janeiro desde cedo foi verificada pela Coroa portuguesa e constatada pelos viajantes e cronistas que por essas bandas estiveram.²⁴² Pero Lopes de Souza, ao passar pela Baía de Guanabara e arredores, revela ser o local habitado por gente gentil, formado por montanhas e serras muito altas, com bastante água e mantimentos.²⁴³ Nicolas Barré, em 1555, se refere à Baía de Guanabara como muito bela e tão espaçosa que todos os navios do mundo poderiam ali ancorar com segurança.²⁴⁴ Como se vê, as belezas do local foram enaltecidas pelos que por ali passavam e logo suas características favoráveis ao comércio foram observadas, incluindo aí o seu porto. Um desconhecido assim o descreveu: “O porto é grande e todo cercado de ilhas [...] é bem calmo e mexe tão pouco que se embarca e desembarca sem molhar os pés”.²⁴⁵

Logo o Rio de Janeiro se revelou como palco de disputa entre as nações europeias e um dos “núcleos ordenadores da colonização portuguesa na América”.²⁴⁶ Sua posição meridional favoreceu a navegação entre os portos negreiros africanos e as possessões

²⁴¹ FLECKNOE, Richard. In: FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1531-1800)*. Rio de Janeiro, José Olympio/ Editora; Eduerj, 1999. p. 35.

²⁴² “Os relatos e as descrições sobre o Rio de Janeiro nos dois primeiros séculos da aventura colonial são documentos bastante significativos para a compreensão da mentalidade e do empenho colonizador dos portugueses nesta região, além de traduzirem uma apreensão específica da experiência e do contato destes homens com o novo espaço a ser desbravado e ordenado. Esta apreensão, mediatizada pela visão de mundo e pelos quadros mentais da época, constituiu um novo saber posto a serviço da metrópole, de seus projetos expansionistas, de sua ação colonizadora. (BICALHO, Maria Fernnada. *A cidade e o império: O Rio de Janeiro no século XVIII*. *Op.cit.* p. 23).

²⁴³ FRANÇA, , Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1531-1800)*. *Op.cit.* p. 14.

²⁴⁴ *Ibidem*, p. 20.

²⁴⁵ “Diário anônimo de uma viagem às costas da África e às Índias espanholas”. In: *Revista do Instituto Histórico Geográfico e Brasileiro. RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, 1965, v. 267, p. 38.

²⁴⁶ SANCHES, Marcos Guimarães. A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relações d epoder. *Revista IHGB*, Rio de Janeiro, 167(432), jul./set.,2006, p. 174.

espanholas no estuário do Rio da Prata. O direito de *asiento*²⁴⁷ adquirido pelos portugueses incrementou esse comércio e permitiu uma participação ativa dos comerciantes situados na praça fluminense no negócio do tráfico negreiro.²⁴⁸

A administração da capitania esteve desde os primórdios sob interferência dos primeiros colonos que se arriscavam a defendê-la e usaram para isso os seus recursos, ao mesmo tempo em que participavam das atividades ligadas ao comércio. Um bom exemplo pode ser observado na dinastia dos Sá. Alguns membros e aliados dessa família governaram o Rio e obedeceram à lógica da metrópole sem se descuidar dos interesses dos colonos, o que não seriam ações excludentes, e sim complementares, no ambiente colonial.²⁴⁹

Neste capítulo analisaremos como a cidade e o comércio se desenvolveram ao longo do tempo desde sua fundação, a sua inserção no sistema colonial que se formava e o papel que a Alfândega desenvolveu nesse contexto, uma vez que essa era a instituição responsável pela regulação de todo o comércio.

2.1. “Levantemos a cidade, a rainha das províncias e o empório das riquezas do mundo”: nasce o Rio de Janeiro

O título deste item nos remete a uma frase atribuída a Estácio de Sá na época da fundação da cidade.²⁵⁰ Podemos verificar um olhar do fundador a respeito da importância que essa cidade viria a ter no centro-sul da colônia. Mas, para sabermos como o Rio de Janeiro ganhou esse destaque, se faz necessário entender sua transformação espacial e histórica.

Em janeiro de 1504, o navegador português Gonçalo Coelho aportou na foz de um estuário numa localidade que viria a se chamar de Rio de Janeiro. Foi o primeiro desembarque com tentativa de ocupação para exploração comercial.

Ao contrário das expedições patrocinadas pela metrópole, que não manifestaram interesse pela ocupação, as incursões de particulares, “determinadas principalmente pelo lucro

²⁴⁷ Exclusividade de fornecimento de escravos africanos às possessões espanholas na América (BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade, seus territórios e usos sociais e políticos*. Rio de Janeiro: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. Rio de Janeiro, SME, 2015. p. 50).

²⁴⁸ Cf. BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade, seus territórios e usos sociais e políticos*. Rio de Janeiro: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. *Op.cit.* p. 49.

²⁴⁹ Cf. SANCHES, Marcos Guimarães. Governo do Rei e bem comum dos súditos. Anais. XXVI Simpósio Nacional de História. ANPUH. São Paulo, julho 2011. p. 1.

²⁵⁰ Frase atribuída a Estácio de Sá por ocasião da Fundação da Cidade do Rio de Janeiro. In: *Cadernos de Comunicação*, . Série Memória. Rio de Janeiro. As primeiras reportagens. Relatos do século XVI. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2002.

que podiam auferir com o pau-brasil”,²⁵¹ aportavam frequentemente na região. O interesse pelo comércio e o trato com os nativos fomentavam as visitas feitas por mercadores estrangeiros às terras do Atlântico Sul.

A escassa defesa do território fluminense facilitou o estabelecimento de franceses, que tinham interesses comerciais na região e desejavam ali se fixar e criar uma colônia.²⁵² Carta de Luis de Góis ao monarca o alertava para a forte presença francesa,

[...] que se com tempo e brevidade Vossa Alteza não socorre a estas capitanias e costas do Brasil, ainda que percamos as vidas e fazendas, Vossa Alteza perderá a terra e que nisto perca pouco aventura a perder muito, porque não está em mais de serem os franceses senhores dela, que em se acabarem de perder estas capitanias que ficam e de ter elles um pé no Brasil e medo adonde quererão e podem ter o outro.²⁵³

Não tardou para que D. João III recomendasse ao governador-geral do Brasil, Mem de Sá, que expulsasse os estrangeiros do Rio de Janeiro.²⁵⁴ A ofensiva lusitana para expulsão dos invasores, liderada por Estácio de Sá, foi um sucesso e os portugueses venceram a resistência francesa. Assim, depois dos primeiros tempos de descaso com o território, a “dominação colonial na América se impõe pela atuação dos agentes da Coroa metropolitana, que, ao lado das missões catequizadoras da população nativa, levou a cabo ações conquistadoras de caráter militar”²⁵⁵ e garantiu, dessa forma, a ocupação e a posse das terras.

Passados alguns anos, em 1567, o padre Baltazar Fernandes escreveu da metrópole uma carta em que descreveu o Rio de Janeiro para os jesuítas.

A suma disso é estar o Governador em paz com o gentio da terra; e os Franceses estão botados já fora dela por guerra, ainda que todavia não deixam de vir algumas naus ao Cabo frio a fazer suas fazendas e levar [pau] brasil contra quem não pode ir a nossa armada (ainda que pequena) pelos

²⁵¹ CARVALHO, Delgado. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. *Op.cit.* p. 23.

²⁵² FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro (1564-1808)*. *Op.cit.* p. 11.

²⁵³ Carta de Luis de Góis a D. João III, dando conta dos perigos que corria o Brasil com a presença dos corsários franceses que já chegavam à baía do Rio de Janeiro. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte I, maço 80, doc. 110. In: SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.* p. 189.

²⁵⁴ “[...] a tempo, que tinha eleito para governador-geral deste Estado a Mem de Sá a quem encomendou particularmente que trabalhasse por esta ladroeira fora deste Rio.” (SOUSA, Gabriel Soares. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. *Op.cit.* p. 104).

²⁵⁵ KNAUSS, Paulo. “A guerra da Guanabara: a fundação da cidade e a metáfora da pacificação”. In: Rio de Janeiro, : histórias concisas de uma cidade de 450 anos. *Op.cit.* p. 15.

tempos contrários: faz na cidade do Rio quanto pode. [...] A terra é das boas que há no Brasil. Tem muito [pau] brasil, algodão e pode ter muito mantimento, e muitos legumes e muitas carnes [...] e tem muito pescado e bom, e tudo o mais que é necessário a vida. Está em bom sítio e tem bons ares.²⁵⁶

Logo após a expulsão dos franceses²⁵⁷ e da sua fundação política e administrativa, o destino mercantil da cidade começa então a ser traçado, com a instalação da Alfândega e o exercício pelos comerciantes de um protagonismo nos inícios da colonização. Envolvidos no comércio de longa distância e grande escala, ou com a venda de mercadorias no varejo, esses indivíduos tiveram uma atuação de destaque na economia fluminense e ao oferecer crédito aos senhores de engenho locais permitiram a inserção da economia canavieira da cidade nas redes mercantis seiscentistas.²⁵⁸ A Coroa portuguesa, com suas conotações mercantilistas, preocupava-se em garantir que os centros costeiros fossem polos de irradiação do comércio de mercadorias. A importância estratégica e econômica da capitania do Rio de Janeiro foi logo reconhecida pelo governo lusitano e atestada pelas pessoas que por ela passavam. O cronista Pero Magalhães Gandavo a descreveu para o Infante D. Henrique como uma terra fértil e viçosa, com muita água para a instalação de engenhos, com topografia que permitia seu uso para plantação de algodão e de cana-de-açúcar e que o pau-brasil era uma madeira abundante na região. Dessa forma, segundo o cronista, essa localidade poderia ser “muito proveitosa para os pobres do reino que a quisessem cultivar, pois poderiam extrair [dela] grandes fazendas.”²⁵⁹

O povoamento era também uma questão fundamental para a manutenção do território e uma das preocupações da Coroa, além do fisco e da defesa. Para isso, o governador,

²⁵⁶ ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2010. v. 2 p. 17.

²⁵⁷ Fundada em 1565, em meio a luta entre portugueses, índios e franceses, dois anos depois Mem de Sá, governador-geral do Brasil, transferiu o primitivo núcleo da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro do sopé do morro Cara de Cão para o interior da baía de Guanabara, reconstruiu-o no cimo de um monte que ficaria conhecido como morro do Castelo, em razão da fortaleza ali edificada. No mesmo sítio, os jesuítas construíram, ainda no século XVI, o seu Colégio e foi erguida a Igreja Matriz, assim como a casa da Câmara e Cadeia. Beneditinos e franciscanos ocuparam as colinas próximas, que ganhariam a denominação de São Bento e de Santo Antonio. Esses outeiros, juntamente com o morro da Conceição, ocupado inicialmente por capuchos franceses e depois pelo bispo, definiam os limites até fins do Seiscentos. (BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade, seus territórios e usos sociais e políticos*. Rio de Janeiro: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. *Op.cit.* p. 49).

²⁵⁸ ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2010. v. 2. p. 416.

²⁵⁹ Cf. GANDAVO, Pero Magalhães. *Tratado da Terra do Brasil: história da província Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil*. *Op.cit.* p. 48.

Salvador Correia de Sá, no triênio em que ocupou pela primeira vez a capitania, não poupou esforços para atrair moradores e concedeu um número considerável de cartas de sesmaria.²⁶⁰

Como substituto de Salvador de Sá foi nomeado, a pedido do governador-geral Mém de Sá por um período de quatro anos, Cristóvão de Barros.²⁶¹ Filho do provedor-mor Antonio Cardoso de Barros, por solicitação do monarca assumiria também a Provedoria da Fazenda e a Alfândega na capitania fluminense por igual período.²⁶² Percebe-se aí a intenção da metrópole de ligar “aos ofícios do governo a administração dos bens da terra”,²⁶³ pois era necessário não só promover a administração, mas também garantir o rendimento dessa em maior benefício para a Coroa.²⁶⁴

Da mesma forma que seu antecessor, o governador foi autorizado pelo rei, D. Sebastião, a também conceder sesmaria as pessoas que fossem morar efetivamente naquela capitania. O objetivo da Coroa era atrair moradores para o aproveitamento eficaz do solo e aumentar dessa maneira a produção agrícola. Assim como seu antecessor, D. Sebastião procurou manter os cuidados com a defesa da cidade, a fim de permitir que os colonos pudessem introduzir suas lavouras. Cristóvão de Barros, que também possuía muitas terras no recôncavo da Baía de Guanabara, cuidou de construir um engenho de açúcar junto a um rio chamado Magé.²⁶⁵ Esse fato marca um aspecto característico da colonização, em que os interesses dos colonos estavam imbricados com a própria administração. Assim, o governador, que lutou junto a Mem de Sá pela expulsão dos franceses, era o provedor da Fazenda da capitania e também proprietário de engenho.

Foi também nesse período que, com o objetivo de melhor administrar as partes do Brasil, a metrópole resolveu, em 1572, dividir a colônia em dois governos e coube ao Rio de Janeiro a sede do governo do sul.²⁶⁶

²⁶⁰ Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI. Op.cit.* p. 121.

²⁶¹ Cf. NORTON, Luis. *A dinastia dos Sás no Brasil(1558-1662)*. Lisboa, Divisão de Publicações e Bibliotecas. Agência Geral das Colônias. 1943. p. 13.

²⁶² Eu El Rey faço saber aos que este alvará virem que ei por bem e me praz que Cristovão de Barros há que tenho feito mercê de capitão governador da capitania e cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nas partes do Brasil por tempo de quatro anos sirva em ela juntamente o cargo de provedor de minha fazenda. (Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Doações, livro 27, fl. 329v. Apud SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI. Op.cit.* p. 256.

²⁶³ *Ibidem*, p. 128.

²⁶⁴ *Ibidem*, p. 127.

²⁶⁵ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro (1564-1808)*. *Op.cit.* p. 54.

²⁶⁶ A divisão do Estado do Brasil em duas partes foi um expediente lançado pela Coroa portuguesa em algumas ocasiões, para atingir metas específicas. Assim temos três momentos: 1572-1577; 1608-1612; 1658-1662. Em 1572 dividiu-se a unidade administrativa do Estado do Brasil em dois governos gerais. Já em 1608 e 1658 houve uma mudança da natureza da divisão, criou-se um governo independente do Estado do Brasil, a Repartição Sul. Naquele ano foi nomeado o governador Francisco de Sousa, enquanto neste Salvador Correia de Sá e Benevides

Findo o período do governo de Cristóvão de Barros, foi enviado ao Rio de Janeiro Antonio Salema, jurista, rigoroso na administração, preocupado com a defesa militar e “inflexível no cumprimento das ordens da Coroa”.²⁶⁷ O novo governador impôs novas condições para os sesmeiros, dentre elas a residência na capitania por três anos sem que pudessem repassar as terras.²⁶⁸ A cidade já contava nessa época com lavouras em seus arredores e algumas localidades, como Tijuca, Botafogo, Laranjeiras, Gávea, São Cristóvão e Andaraí, desenvolviam trabalhos agrícolas que apresentavam certa importância para a economia local. Os engenhos de açúcar na Ilha do Gato, de Salvador Correia de Sá, e em Magé, de Cristóvão de Barros, encontravam-se em funcionamento quando o governador Salema²⁶⁹ construiu um outro engenho em Rodrigo de Freitas, ou Sacopenapã, como era conhecida na época a lagoa.

Quatro anos se passaram da implantação do regime dos dois governos e a metrópole percebeu os inconvenientes provocados pela situação, dentre os quais o enfraquecimento das forças da colônia para acudir as localidades em caso de invasão. Para a administração, o melhor seria centralizar para se fortificar. Pela segunda vez Salvador Correia de Sá exerceu o governo da capitania e da mesma forma que Cristóvão de Barros acumulou o ofício de provedor da Fazenda e juiz da Alfândega.²⁷⁰ Vê-se aí novamente a preocupação da colônia não apenas com a administração em si, mas também em ordenar a exploração, a fim de se extraírem rendas da colônia. Aos poucos a cidade se transforma cada vez mais em um entreposto comercial e acarreta com isso a consolidação da vida urbana.²⁷¹

2.2. A cidade do Rio de Janeiro no período filipino: comércio e expansão

A análise do Rio de Janeiro durante a União Ibérica permite vislumbrar a ideia de reciprocidade de interesses lusitanos e espanhóis no processo de colonização dessa parte da colônia. Para se entender a prática do comércio nessa capitania, faz-se necessário situá-la no

assume o governo-geral da Repartição Sul .(RIBEIRO, Mônica da Silva. Divisão governativa do Estado do Brasil e a Repartição Sul. Rio de Janeiro, XII Encontro Regional de História. ANPUH, 2006, p. 2).

²⁶⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.*, p. 131.

²⁶⁸ *Ibidem*, p. 132.

²⁶⁹ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. (1564-1808). *Op.cit.* p. 58.

²⁷⁰ GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. *Op.cit.* p. 14.

²⁷¹ Cf. COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete*. *Op.cit.*, p. XXXI.

âmbito das práticas mercantilistas em vigor no período.²⁷² Dessa forma, o incentivo à produção em grande escala para o abastecimento do mercado europeu, a política comercial estabelecida entre os reinos e a colônia e as medidas fiscais implementadas pela Coroa se articulam e criam um sistema no qual a forma de participação dos colonos era dada principalmente por meio de atividades ligada às trocas comerciais.

A abertura da América à colonização e exploração europeia “criou oportunidades novas e aparentemente ilimitadas para a expansão da agricultura de exportação em grande escala, da qual o açúcar era o produto mais racional e provavelmente mais lucrativo”.²⁷³ Em 1606 “chegou ao Havre um navio saído do Rio de Janeiro com carga de tinta e açúcar; a chegada causou tal satisfação que logo fizeram seguir um novo barco carregado de fazendas, [...] esperando que no regresso trouxesse uma boa carga de produtos da Guanabara”.²⁷⁴ Essa característica de empório comercial que tinha o Rio de Janeiro também foi percebida pelo cosmógrafo João Teixeira, que descreveu a cidade como o melhor e mais seguro porto da costa do Brasil e um dos melhores do mundo, por ser capaz de ancorar navios de maior tonelagem. Ali, de acordo com o cosmógrafo, os mercadores poderiam encontrar não só açúcar de boa qualidade, mas também madeiras para fabricação de navios, mantimentos e outras fazendas e oportunidade de negociar com o Rio da Prata.²⁷⁵ Os navios mercantes que da Região do Prata voltavam à Espanha também faziam escala no Rio, compravam produtos como madeira, açúcar e peixe salgado, esse último para alimentação da tripulação durante a travessia do Oceano Atlântico, e pagavam por essa mercadoria com reais de prata.²⁷⁶ Dali também saíam madeira, peixe salgado e óleo para iluminação com destino às capitânicas do Norte.²⁷⁷ De acordo com Joaquim Serrão, além de negociantes, os habitantes do Rio de

²⁷² Para Vitorino Magalhães Godinho, buscando na navegação oceânica e respectivos tráficos [...] as rendas que a terra já não lhe dá em montante que satisfaça as necessidades crescentes e que a contração econômica lhe nega no mercado interno, o Estado transforma-se ele próprio em agente econômico extremamente ativo (como forçava as casas senhoriais a lançarem-se nos empreendimentos comerciais-marítimos). Assim, o Estado vai beneficiar-se do incremento mercantil, através dos mares, graças às alfândegas, e será ele próprio armador, e mercador, com sua rede de feitorias através de todo o globo, explorando monopólios(estancos) ou fazendo-os explorar por companhias. (Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio 2: sobre a História de Portugal*. Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1968.p.45-46)

²⁷³ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998. p. 20.

²⁷⁴ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2008. p. 167.

²⁷⁵ ALBERNAZ, João Teixeira. *Descrição de todo o marítimo da Terra de Santa Cruz chamado vulgarmente o Brasil. 1640*. Manuscrito colorido. Lisboa, Instituto dos Arquivos Nacionais. Torre do Tombo, inv. n. CF 162, fl. 26.

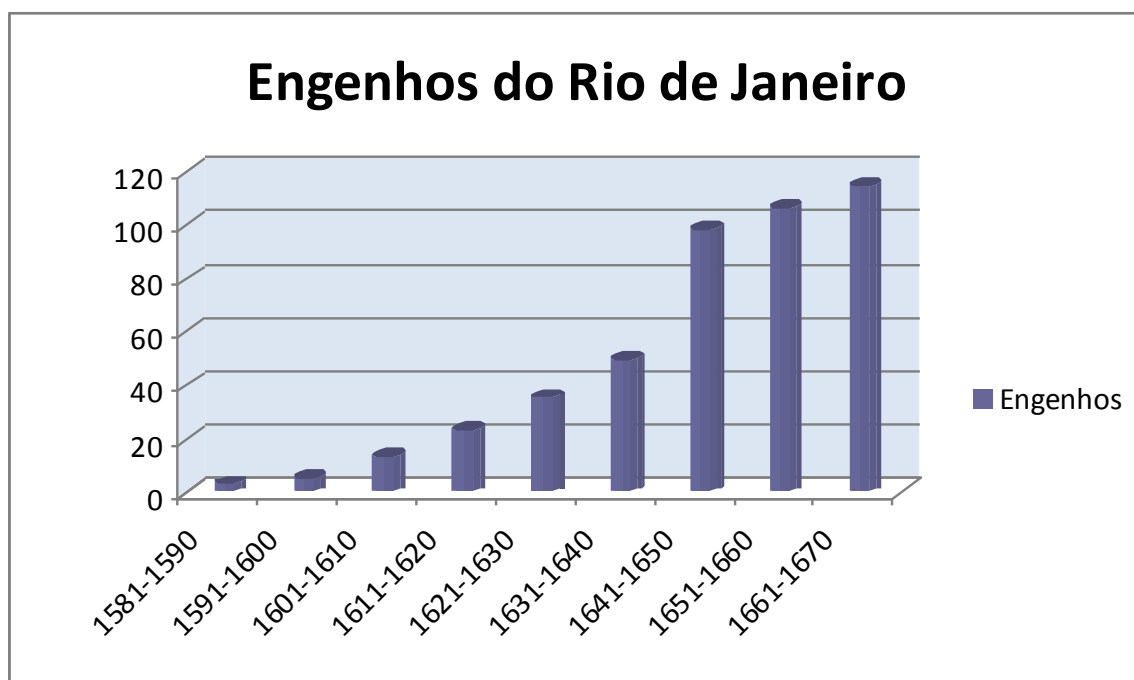
²⁷⁶ Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Op. cit, p. 166.

²⁷⁷ Cf. *Idem*

Janeiro também eram hábeis agricultores, cultivavam cana-de-açúcar, arroz, árvores frutíferas, como limoeiro e laranjeira e outras espécies.²⁷⁸

Com grande diversidade de produtos que se podiam extrair do seu solo, a cidade e seu recôncavo também foram beneficiados com a produção açucareira em ampla escala e o aumento no número de engenhos, como pode ser observado no gráfico adiante:

Gráfico 4



Fonte: ABREU, Mauricio de Almeida. “Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da capitania do Rio de Janeiro : séculos XVI e XVII”. *Scripta Nova*. Revista eletrônica de geografia y ciências sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, v. X, n°. 218, 2006. Elaboração da autora.

Com base nesses dados verificamos um crescimento de 3.800% do número de engenhos entre as décadas de 1580 e 1660, o que permitiu uma maior participação do Rio na produção de açúcar. Se levarmos em conta que a maior parte dessa produção tinha como destino o mercado exterior, podemos inferir que a aduana fluminense também teve suas atividades incrementadas pelo aumento da produção açucareira, já que o despacho dessa mercadoria no porto era feito pelos oficiais da Alfândega. Estes emitiam as certidões para os mestres e ainda autorizavam a saída dos navios com o açúcar. Além disso, era também da competência do provedor da Fazenda, que também era juiz da Alfândega, e do escrivão da Alfândega registrar em livro próprio para esse fim todos os engenhos em funcionamento, toda a produção e o

²⁷⁸ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Op. cit, p. 167.

quanto se arrecadara dos dízimos deles.²⁷⁹ Essas informações eram importantes na hora de se estabelecer o pagamento dos direitos à Fazenda Real nas alfândegas do Reino, já que os senhores de engenho gozavam de isenções fiscais por dez anos a partir do início da produção. Vale lembrar que a partir de 1636, o “Alcaide-mor General Salvador Correia de Sá e Benevides conseguiu da Câmara do Rio de Janeiro o monopólio para pesagem do açúcar, breu, farinha e demais gêneros do país que eram exportados, construindo para isso um trapiche contendo balança e peso, mediante foro anula de 20\$000 e com privilégio de não poder existir outra balança no Rio de Janeiro.”²⁸⁰

É inquestionável, segundo Mauricio Abreu, a importância que tiveram os engenhos de açúcar na economia e na vida política do Rio de Janeiro.²⁸¹ É nesse contexto que a cidade se insere, na opinião de Frédéric Mauro, definitivamente no comércio atlântico e demonstra ser uma opção, mesmo que apenas parcial, para a perda do Nordeste para os holandeses.²⁸² Com a ascensão da economia açucareira, mesmo que não tão expressiva quanto a de outras capitânicas do Norte, o Rio de Janeiro se enquadra na estrutura do sistema colonial, que começara a ser esboçado.²⁸³ Era a única região a contar com a presença anual das frotas vindas de Lisboa que traziam produtos importados não só para o mercado local, mas também para o comércio com outras regiões.²⁸⁴ O mapa adiante dá a dimensão do crescimento da produção açucareira, o que nos permite fazer inferências a respeito do fôlego adquirido pelo comércio fluminense.

²⁷⁹ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 231.

²⁸⁰ Cf. LAMEGO, Alberto. O primeiro trapiche que houve no Rio de Janeiro, onde se pesava o açúcar exportado do Brasil açucareiro, ano XII, v.23, fev. 1944.p.170. Instituto do Açúcar e do Alcool; SANTOS, Corcino Medeiros dos. O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.p.71 e AHU, RJ, Caixa 10, Doc. 1813-1822- Escritura pela qual a Câmara do Rio de Janeiro aforou a Salvador Correa de Sá e Benevides 10 braças de terra por cinco de largo, para nelas construir um armazém para os açúcares e outras mercadorias.([...] de recolher açúcares na Capitania do Rio de Janeiro e a balança de vir do peso daquela cidade que tudo mandou reedificar o general Salvador Correa de Sá [e Benevides]para cujo efeito aforou enfiteuze os chãos e faculdade da Balança e o Senado d aCamara dele em março do ano de 636, e como constava na carta de aforamento que oferecia [...] foi informado pelo Senhor Rei D. João que santa glória haja com as condições e cláusulas contidas nelas entre as quais foi a de não haver outro paço e nem balança pública naquela cidadede que pagasse o foro ao Senado de vinte mil réis.[...])

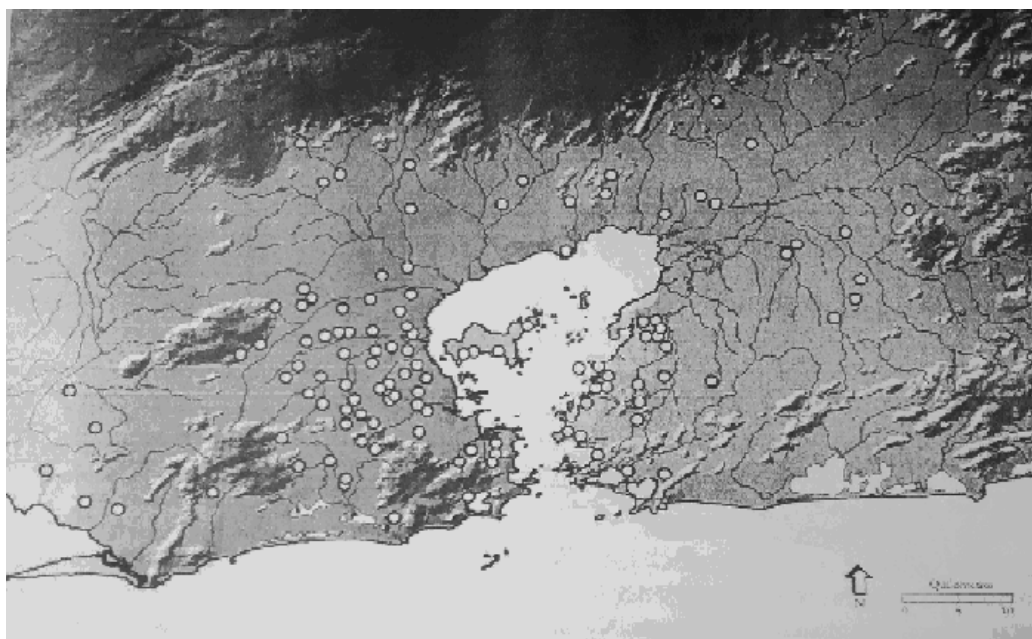
²⁸¹ ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 62.

²⁸² De acordo com Luiz Felipe de Alencastro, a guinada atlântica do Rio de Janeiro se deu com o ataque holandês (1624), que interrompeu o comércio com o Nordeste, deslocou as rotas da prata e dos escravos para o Rio de Janeiro e consolidou a sua ligação triangular com Buenos Aires e Luanda (ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. *Op.cit.* p. 82-102).

²⁸³ Cf. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial. (1777-1808)*. *Op.cit.* p. 79-80.

²⁸⁴ SANTOS, Nubia Melhem; LENZI, Maria Isabel (Org). *O porto e a cidade entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2005.p.34-35

Mapa 1 – Localização dos engenhos no Rio de Janeiro seiscentista



Fonte: ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 99.

Além do aumento do número de engenhos, que como já vimos subiu de três no início da União Ibérica para 114 na sexta década do Seiscentos, o que permitiu um impulso no comércio da região, uma outra fonte de riqueza trouxe prosperidade para a capitania do Rio: o tráfico comercial com o Rio da Prata e, por meio dele, com as ricas rotas de Potosí²⁸⁵. Tal fato foi facilitado pela colonização do estuário do Prata, iniciada após a segunda fundação de Buenos Aires (1580).²⁸⁶

Essa nova rota foi conveniente para aos interesses econômicos da capitania fluminense, que se transformou a partir de então em um local próspero, na medida em que

²⁸⁵ Potosí era uma cidade propriamente dita, com características de vida urbana e formas de economia com base monetária, localizada na região do Alto Peru, a mais de 6000 metros de altitude. Em 1545, com a descoberta em seu território de filões argentíferos, grandes deslocamentos de população “abalaram as partes mais distantes da América do Sul e da Península e a cidade teve um grande crescimento. “ Apenas dezoito meses após o achado da primeira prata a população da cidade já era avaliada em catorze mil habitantes. Em 1611 este número aumentou para cento e catorze mil das quais aproximadamente a metade era formada por índios ou mestiços. Nos meados do século XVII, Potosí já era considerada a maior cidade do hemisfério ocidental com sessenta mil habitantes. Possuía um caráter cosmopolita, com sua população ostentando muito luxo, com alto poder aquisitivo e despendendo quantias fabulosas nas festas que realizavam.(Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p.36).

²⁸⁶ “Fundada en 1580, la ciudad puerto de buenos Aires no tuvo impedimentos para ejercer su comercio hasta finales del siglo XVI. Su escasa población no demandaba un volumen importante de intercambio, pero ciudades como Cordoba, Tucumán y principalmente Potosí prometían hacer de Buenos Aires un puerto de intenso tráfico comercial no ultramar (CACÉRES, Rina. (Comp.) *Rutas de la esclavitud en America Latina*. San José. CR Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001. p. 101-102).

passou a abastecer aquela região com mercadorias da Europa e escravos oriundos de suas feitorias na África e a receber em troca “uma quantidade de numerário até então inimaginável e que produziu importantes efeitos multiplicadores na economia regional”.²⁸⁷ Com uma posição geográfica estratégica para o “controle geopolítico das capitanias de baixo”,²⁸⁸ o Rio de Janeiro tornou-se um lugar com uma grande capacidade articuladora entre a colônia e outras regiões da América e até mesmo com outros continentes. Assim, as quatro primeiras décadas do século XVII foram de progresso para a cidade, que assumiu importante papel no comércio triangular²⁸⁹ estabelecido entre Angola, às capitanias brasileiras e o Prata. Esse papel do Rio de Janeiro no contexto das trocas intercoloniais no Atlântico foi bem ilustrado pelo cronista Brandônio.

A cidade, posto que pequena, bem situada, a qual é de presente de grande comércio; porque vem a ela muitas embarcações do Rio da Prata, que trazem riqueza muita em patacas, que comutam por fazenda, que ali compram; donde tornam a fazer viagem para o mesmo rio. Também neste Rio de Janeiro tomam porto as naus que navegam do Reino para Angola, onde carregam de farinha da terra, de que abunda esta capitania em grande quantidade, e dali a levam para Angola, onde se vende por subido preço.²⁹⁰

Através do relato do cronista, observamos que a farinha de mandioca, também foi um importante produto para a exportação entre 1590 e 1630. Além de ter uma boa aceitação no mercado angolano, era um dos componentes da dieta alimentar dos marinheiros e africanos nos navios negreiros.²⁹¹ Estima-se que tenham saído 680 toneladas dessa farinha para Angola na primeira década do Seiscentos. Sua produção foi essencial para o crescimento econômico

²⁸⁷ ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 21.

²⁸⁸ *Ibidem*, p. 18.

²⁸⁹ Estudos mais recentes sobre a colonização europeia na Época Moderna, mais particularmente sobre a colonização portuguesa, têm destacado a existência de relações entre as diversas conquistas. Trata-se, portanto, de perceber que no interior do sistema colonial a relação metrópole-colônia está entrelaçada com vínculos intercoloniais, isto é, entre as diversas colônias (por exemplo [...] Rio de Janeiro e Angola). E que, apesar de, com maior e menor intensidade, escapar por vezes ao controle da metrópole, não negam a dominação colonial. Ao contrário, maximizam a exploração, asseguram, por exemplo, a complementaridade entre as partes. Como exemplo, para ficarmos em situação bastante conhecida, o fornecimento de mão de obra africana às lavouras do Brasil. (BARÇANTE, Eliana Maria Vinhaes; SANCHES, Marcos. *História da Região*. Rio de Janeiro, Fundação CECIERJ, 2011. p. 49).

²⁹⁰ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. *Op.cit.* p. 83.

²⁹¹ Interessado em comprovar a crescente produção comercial de alimentos no período colonial, Antonio Carlos Jucá Sampaio também deu destaque a essa fase mandiogueira, que, para ele, aponta para existência de um circuito mercantil já consolidado, no qual a produção de alimentos tornara-se responsável em parte, pela própria reprodução do sistema escravista. (SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. *Op.cit.* p. 59).

da cidade fluminense na passagem do século XVI para o XVII, já que, “ajudados pelas vendas do produto, essencialmente extorquido do trabalho compulsório indígena, os lavradores fluminenses ascenderam ao estatuto de senhores de engenho”.²⁹² A produção de aguardente teve igualmente um papel relevante, pois servia como moeda de troca para o comércio de negros com Angola.

A maior mobilidade nas fronteiras no momento em que Portugal viveu sob o signo da Espanha favoreceu o intercâmbio entre cidades costeiras do Brasil e Buenos Aires pela via marítima, uma vez que essas áreas estavam voltadas para o Atlântico. Os lusitanos, geralmente cristãos-novos, logo se espalharam pela América espanhola, apesar das proibições legais,²⁹³ e dirigiram-se para Buenos Aires com o objetivo de alcançar a região das minas de prata. Deu-se dessa forma, início a um “tráfego regular entre o Brasil e o Rio da Prata que tinha como destino final a província de Tucumã”.²⁹⁴

Uma carta do tesoureiro de Buenos Aires, datada de 1588, informa que desde 1583 havia começado a “yr y venir navios a la costa del brasil que van em deiz y em doze dias a san vicente y a santos, que son los primeiros puertos del brasil, y em veinte o trienta dias a la baya que es adonde ay mas contratacion”.²⁹⁵ Embora o documento não faça uma referência direta ao Rio de Janeiro, é sabido que foi a partir dos interesses da capitania fluminense que essas relações comerciais tiveram início, o que pode ser evidenciado pela carta do vice-rei de Portugal, o cardeal-infante Alberto de Áustria, dirigida ao rei D. Filipe II, em que sugeria a participação do governador Salvador Correia de Sá na abertura comercial entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata.

E assim me parece serviço de Vossa Majestade correr o comércio que se ora começou com os da cidade de Buenos Aires do Rio da Prata e que se enviem aquelas partes os Padres da Companhia que Dom Francisco de Vitória, bispo de Tucuman [...] para naquele bispado cuidar a promulgar o Evangelho, e se escrevia ao governador e ao visitador dos padres que residem naquelas partes os mande tendo com isto cidade toda a boa correspondencia e que Vossa Majestade mande agradecer a Salvador Correa, capitão do Rio de Janeiro ser

²⁹² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. *Op.cit.*, p. 251.

²⁹³ Mesmo com uma maior mobilidade fronteira em decorrência da união das coroas e do status de vassallos do rei de Espanha, os portugueses continuaram a ser considerados estrangeiros nos territórios da América hispânica. (Cf. CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650)*. *Op.cit.*, p. 46).

²⁹⁴ Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 82.

²⁹⁵ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 20.

o primeiro que abriu este caminho e que da prata que este bispo mandou ao governador lhe deve Vossa Majestade fazer mercê como pode por lhe ser mandada na forma de Vossa Majestade mandar ver por sua carta.²⁹⁶

Além da iniciativa de Salvador Correia de Sá de abertura comercial com os homens de negócios portenhos, na mesma época um outro português ampliou o intercâmbio entre essas regiões e o estendeu de Tucumã até a Bahia. Tratava-se de frei Francisco de Vitória, cristão-novo, homem dedicado aos negócios mercantis. Cedo havia emigrado para o Peru, onde trabalhou em uma casa comercial. Ingressou em um convento dominicano, onde fez seus estudos eclesiásticos, e graças aos “ventos favoráveis” trazidos pela união das duas coroas conseguiu o bispado de Tucumã. Em 1587, o frei obteve autorização para enviar um navio ao Brasil com o objetivo de adquirir mercadorias em troca de pesos em ouro e prata.²⁹⁷ Foi esse o primeiro navio a fazer a navegação ao norte do Rio de Janeiro a partir do Rio da Prata.²⁹⁸

O bispo tinha boas relações com os governantes da Coroa portuguesa, o que certamente facilitou os seus propósitos para a viagem, que eram na realidade conectar as atividades ilegais isoladas a fim de organizar (ainda que de forma rudimentar) o contrabando para a exploração do comércio entre o Brasil e o Rio da Prata.²⁹⁹ De acordo com Paulo Cavalcante, um amplo contingente de pessoas estava intimamente ligado aos descaminhos, incluindo-se aí soldados, provedores, ouvidores, juízes, religiosos, comerciantes, escravos, oficiais da câmara, enfim, todos participavam, quer diretamente, quer encobrindo-os, quer se beneficiando na ponta final.³⁰⁰ Dessa forma, as atividades do bispo foram facilitadas na América portuguesa. Tão logo chegaram a São Vicente, ele e sua tripulação adquiriram nova embarcação, devido às avarias na que navegavam. Partiram para Salvador, onde compraram um outro navio com maior tonelagem e uma avultada quantidade de mercadorias, entre as quais “escravos, caldeiras de cobre, pérolas para fabricação de açúcar, bacias, sinos, ferro, aço”,³⁰¹ e ainda receberam como presentes escravos e outras mercadorias. O verdadeiro

²⁹⁶ HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, n.15,1953, p. 195.

²⁹⁷ “Francisco de Vitória começou por enviar seu coadjutor, o diácono Salcedo, ao Brasil, para pedir religiosos ao Provincial da Companhia de Jesus; o mensageiro era também portador de uma carta e de uma soma em dinheiro para o governador Manuel Teles Barreto. E, de voltada capital, ele solicitou e obteve da Audiência de Charcas uma licença para importar escravos negros, para o seu serviço pessoal, pelo Rio da Prata” (HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e o Potosi no século XVI. *Op.cit.* p. 198).

²⁹⁸ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p. 83.

²⁹⁹ Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p. 83

³⁰⁰ OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapças: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. Tese (Doutorado) *Op.cit.* p. 227.

³⁰¹ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p. 84.

objetivo da expedição, que era o comercial, foi dissimulado no “propósito de trazer jesuítas da cidade da Baía e de descobrir rota de navegação para o Brasil”.³⁰² Pararam no Espírito Santo e no Rio de Janeiro, onde receberam escravos e presentes. Na cidade fluminense, frei Francisco foi recebido pelo governador Salvador Correia de Sá, que era seu conhecido.³⁰³ Dali seguiram para São Vicente, onde abasteceram o navio de alimentos e retornaram para o Rio da Prata. Entretanto, no estuário foram surpreendidos por corsários ingleses, que roubaram quase toda a carga e deixaram apenas cerca de quatro dezenas de escravos, farinha de mandioca e arroz.³⁰⁴ A presença de corsários e piratas estrangeiros durante os primeiros tempos da colonização era um fato corriqueiro. Havia muito que a região Centro-Sul da América era uma área frequentada pela pirataria europeia em busca de escambo com as populações nativas, contrabando com os colonos e saques aos navios mercantes.³⁰⁵

A viagem pioneira efetuada nessa rota comercial por frei Francisco logo passou a servir de exemplo para outros comerciantes, já que o lucro obtido por esse negócio era bem compensador. Diante disso, começaram a aportar em Buenos Aires navios do Brasil carregados de mercadorias de origem europeia e escravos. Mesmo com o passar dos anos era grande o interesse por esse tipo de comércio,³⁰⁶ que tinha como destino o Potosí.³⁰⁷

No fim do século XVI, o porto fluminense cresce em importância, se avolumam as permutas com Buenos Aires³⁰⁸ e estabelece-se uma carreira entre os dois portos. Surge aí a triangulação negreira Luanda-Rio-Buenos Aires.³⁰⁹

Dessa forma, os mercadores se estabelecem em ambos os portos (Rio de Janeiro e Buenos Aires) e aumentam o intercâmbio comercial nos dois sentidos. Dados alfandegários de Buenos Aires, de acordo com Alice Canabrava, demonstram que, apesar de ser uma pequena aldeia com um número reduzido de habitantes, era grande a arrecadação de impostos

³⁰² CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p.83.

³⁰³ Esse trecho ilustra bem a afirmação de Ernest Pijning de que os contrabandistas eram empreendedores que pertenciam ao sistema com boas conexões com as elites governantes. (PIJNING, Ernest. *Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*, v.21,n.42, São Paulo, 2001).

³⁰⁴CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p. 84.

³⁰⁵ Cf. BICALHO, Maria Fernanda. A cidade e o Império. *Op.cit.* p. 33 / Cf. GARCIA, Rozendo Sampaio. A margem de comercio e contrabando entre Bahia e Potosi no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, Universidade de São Paulo, v.11, n.23, 1955, p. 171.

³⁰⁶ Cf. CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650)*. *Op.cit.*, p. 50.

³⁰⁷ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.*, p. 36.

³⁰⁸ SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. *Op.cit.* p. 67.

³⁰⁹ Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. *Op.cit.* p. 63.

aduaneiros, o que evidencia que aquela cidade era o porto de Tucumã e Potosí.³¹⁰ O Alto Peru, em razão da produção de prata, tinha uma grande demanda por produtos, tanto para consumo direto quanto por artigos de luxo, já que uma parcela de seus moradores era formada por pessoas de alto poder aquisitivo. Incluía também nesse rol de necessidades a mão de obra para o trabalho nas minas.³¹¹ O tráfico de escravos com as colônias espanholas era de grande interesse da burguesia portuguesa e indispensável para a prosperidade das colônias. É importante lembrar que até a fundação de Buenos Aires todo o intercâmbio entre Potosí e a Europa era feito por um longo e difícil caminho até “Arica ou Lima/Callao, daí seguindo pelo Pacífico até a cidade do Panamá, ponto a partir do qual se cruzava o istmo em direção a Nombre de Dios e depois Porto Belo, no Atlântico, para que fosse finalmente embarcado para Sevilha”.³¹² Assim, as mercadorias oriundas da Europa, que faziam esse mesmo trajeto, chegavam a Potosí com preços muito altos. Com a abertura do porto de Buenos Aires houve um barateamento dos fretes e, conseqüentemente, das mercadorias, que alcançavam mais facilmente a região das minas pela via do Rio da Prata e de Tucumã. Por mais difícil que fosse a viagem desse porto ao Alto Peru, em razão do trajeto que passava pelos pampas, pelo Chaco e pela Cordilheira dos Andes, ela era “em última análise, menos dispendiosa e insípida do que a rota oficial da Espanha, via Cartagena e Puerto Bello à costa do Pacífico, além de exigir menor número de transbordo”.³¹³ Nessas condições, é fácil perceber a razão pela qual o caminho do Rio da Prata e de Tucumã passou a ser tido como o mais adequado e despertou o interesse não só dos peruleiros,³¹⁴ mas também dos moradores que necessitavam dos gêneros que importavam.

O comerciante português Francisco Soares exaltou as vantagens desse trajeto ao escrever uma carta para seu irmão Diogo Soares, que se encontrava na Europa,

100 ducados na Espanha rendem aqui [Rio de Janeiro] 1200 a 1500, em virtude do intercâmbio com o Potosí e da menor distância pelo Prata, do que por Cartagena. Os negociantes ibéricos que fazem aquele caminho abandoná-lo-iam se soubessem destas vantagens.³¹⁵

³¹⁰ Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 89.

³¹¹ Cf. ABREU, Mauricio de. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 21.

³¹² *Idem*

³¹³ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 88.

³¹⁴ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. *Op.cit.* p. 91. Peruleiro – define o Dicionario de la Real Academia Espanhola, 5ª ed., s.v. – “persona que há venido desde el Peru a España y especialmente la adinerada.” A acepção [...] de documentos luso-brasileiros dos dois primeiros séculos [da colonização] inculca o português que traficava no Peru e voltava afazendado.

³¹⁵ SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. *Op.cit.* p. 69.

Francisco Soares também descreveu detalhadamente como funcionava o tráfego comercial do Rio de Janeiro para Buenos Aires. Conforme o seu relato, o porto fluminense era um grande entreposto comercial, de onde a cada três ou quatro meses partiam em direção ao Rio da Prata embarcações de trinta e quarenta toneladas que carregavam açúcar, arroz, tafetá e outras mercadorias que dali seguia para Potosí. A viagem de ida e volta tinha a duração aproximada de cinco meses. Segundo Soares, esse comércio era bastante proveitoso e lucrativo, mesmo para aqueles que não desejavam fazer a viagem até o Alto Peru e preferiam permanecer no Rio de Janeiro, já que os peruleiros com frequência iam até aquela capitania em busca de mercadorias e traziam para esse fim de quinze a vinte mil ducados em prata.³¹⁶ Na opinião desse comerciante, o Rio de Janeiro era um local onde os produtos europeus tinham boa aceitação, o que tornava os negócios ali feitos muito vantajosos.

A vista disso com cinco mil ducados no espaço de cinco meses, um homem pode ganhar seis mil ducados. Maiores lucros do que prefiro posso apresentar: uma espada custa em Espanha 24 [vinte e quatro] e 26 [vinte e seis] reais é vendida aqui por 45 [quarenta e cinco] ducados, um freio por 15 [quinze] ducados, uma fechadura com chave por 10 [dez] ducados, uma vara de veludo por 20 [vinte] a 25 [vinte e cinco] ducados, o tafetá por 6 [seis] a 7 [sete] ducados, uma onça de almíscar por 40 [quarenta] ducados, e toda a espécie de mercadorias seguindo a mesma proporção. [...] Assim espero em Deus obter mais proveito e lucro nesta viagem do que em duas para Angola.³¹⁷

Ainda de acordo com o mascate, os oficiais da Alfândega fluminense, tão logo ancorava o navio no porto, dirigiram-se até ele para a cobrança do respectivo imposto aduaneiro.

Caro irmão. De Lisboa nós fizemos vela no dia 4 de abril de 1596 e apartamos aqui a este Rio de Janeiro aos 26 de junho seguinte. No mesmo dia os visitantes percorreram nosso navio com grande afã, pensando que as mercadorias por nós trazidas eram para os negociantes da terra. Ficou provado o contrário. O piloto trouxe consigo no dito navio duas pipas de

³¹⁶ Cf. SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. *Op.cit.* p. 69

³¹⁷ Documento curioso. *RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, n.º 147, tomo 93. p. 151.

vinho que foram tomadas pelo fisco e vendidas por vinte e quatro cada uma.³¹⁸

Como se vê, embora não tenhamos dados numéricos ou quantitativos sobre a Alfândega nesse período, podemos inferir pelo relato do mercador que a Alfândega, braço econômico e fiscal da administração, já tinha nesse momento uma atuação presente, fiscalizava e exercia controle sobre a movimentação comercial.

Uma outra característica desse comércio era que de um modo geral as transações comerciais eram feitas a vista, em dinheiro de ouro e prata trazido pelos negociantes que vinham do Alto Peru a fim de comprar produtos na cidade fluminense.³¹⁹ Os peruleiros aproveitaram a valorização comercial do Rio de Janeiro, e passaram a abastecer-se nesse mercado, evitando assim uma longa viagem até as capitâneas do norte. Ali podiam encontrar desde artigos de luxo, como veludos e sedas, à grosseira fazenda de uso comum e ainda as especiarias, produtos alimentícios, objetos de uso comum, espadas e chapéus.

[...] regressam a este Rio de Janeiro carregados de prata e trazendo daqueles lugares não mais mercadorias, mas dinheiro de ouro e prata, empregando-os aqui neste Rio em mercadorias e quando nesta praça não encontra gêneros para serem comprados a dinheiro à vista, são aqueles negociantes obrigados a ir até a Bahia e Pernambuco onde empregam os capitais.³²⁰

A cidade funcionava como um entreposto comercial que negociava, além das novidades da moda, artigos de primeira necessidade, que eram adquiridos e quase sempre pagos em dinheiro, como já mencionado, o que causava, de acordo com Serrão, espanto aos mercadores que visitavam pela primeira vez o Rio de Janeiro.³²¹ Com a valorização comercial da cidade, os negociantes passaram a procurar produtos nesse mercado, evitavam longas viagens até as capitâneas do Norte e só optavam por prosseguir viagem até elas para comprar o que não era

³¹⁸ Documento curioso. *RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, n.º 147, tomo 93. p. 151.

³¹⁹ De acordo com Rafael Coelho, “o numerário metálico que corria no Brasil era composto majoritariamente por moedas de prata espanholas.” (COELHO, Rafael da Silva. *Moeda no Brasil no final do século XVII*. Dissertação (mestrado). São Paulo, USP, 2013. p. 23).

³²⁰ Documento curioso. In.: *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, tomo 93, n.º 147. p. 151.

³²¹ SERRÃO, 2008, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op. cit.*, p. 168.

encontrado na praça carioca.³²² O cronista Brandônio confirma a participação da capitania fluminense nessas trocas, em seu *Diálogos das grandezas do Brasil*:

Do Rio da Prata costumam a navegar muitos peruleiros em caravelas, e caravelas de pouco porte, onde trazem soma grande de patacas de quatro e de oito reales, e assim prata lavrada e por lavrar, em pinhas e em postas, ouro em pó e em grãos, e outro lavrado em cadeias, os quais aportam com estas cousas no Rio de Janeiro, Bahia de todos os Santos e Pernambuco, e costumam as tais coisas por fazendas das sortes que lhes são necessárias, deixando toda a prata e ouro que trouxeram na terra, donde tornam carregados das tais fazendas a fazer outra viagem para o Rio da Prata.³²³

Também na Bahia, segundo os registros da Alfândega de Salvador,³²⁴ os navios eram abastecidos de toda sorte de mercadorias, como linho, entretelas, chapeleiras, penas de escrever, papel para cartas, sarja, canela, pimenta, felpa, azeite, vinho, sabão, pregos, alfinetes, castiçais, gorgurão, cobre, panelas, pares de chinelos, botões e outros manufaturados, “objetos [...] de importação portuguesa”,³²⁵ e retornavam para Buenos Aires com esses artigos.

Documentos referentes a transações comerciais da Cidade de Salvador, na Bahia, servem como lente de observação da dinâmica desse comércio que se estendia de Buenos Aires às capitanias do Norte da América portuguesa. Como muitos mercadores não possuíam a própria embarcação, tinham necessidade de fretá-las. Dessa forma, os mestres dessas embarcações assumiam a responsabilidade de vender as mercadorias que carregavam para comerciantes do Brasil. Essas transações eram feitas à vista ou se estabelecia um prazo para seu pagamento e todos os procedimentos de compra e venda eram registrados sob o juramento perante os Evangelhos por um oficial escrivão tabelião de notas, que era nomeado pelo rei.³²⁶ Os navios traziam do porto de Buenos Aires geralmente farinha de trigo, sebo e carnes

³²² Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI. Op.cit.*, p. 166.

³²³ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil. Op.cit.* p. 173-174.

³²⁴ ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733, Doc. 43,49. Certidão de registro de navio.(1612)

³²⁵ CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Op.cit.* p. 64.

³²⁶ ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733. Documento do cartório de registro de notas de Salvador relativo a transação entre mestres de navios de Buenos Aires e comerciantes no Brasil.(1610)

desidratadas e retornavam ao Rio da Prata com gêneros adquiridos no Brasil, após ser devidamente despachados na Alfândega pelos seus oficiais.

E os oficiais de sua majestade desta sua alfândega [...] certificamos como nela despachou Francisco de Basto, as coisas confessadas nos itens acima no navio nomeado Nossa Senhora de Nazaré e mestre João Mendes, para o Rio da Prata, porto de Buenos Aires, debaixo das provisões de Sua Majestade e feito mercê aos ditos vizinhos e por nós ser pedida apresentamos mandarmos posar por nós assinada e selada com selo que nesta alfândega serve que se feita na dita Bahia a vinte e quatro de novembro de seiscentos e doze.³²⁷

Embora o documento acima seja da Cidade de Salvador, temos por hipótese que ele descreva práticas que eram comuns também no Rio de Janeiro, já que pelos registros notariais, que se avolumaram a partir da primeira década do Seiscentos, é possível observar que nessa época tinham créditos na região do Prata negociantes fluminenses, tais como “João Ferreira, Antonio de Palma, Marcos de Guelva, Alonso Gaia, Amaro Pinheiro, Antonio Gomes de Vitória e outros”.³²⁸ Um dos mais notáveis, porém, é Paulo Rodrigues, um parente de frei Francisco de Vitória, aquele clérigo já mencionado, cujas transações envolviam o Rio da Prata, as capitânicas do Brasil, as Ilhas, Angola e Portugal. Por essa razão diversos homens de negócio o incumbiam de receber suas dívidas nesses locais³²⁹ como podemos exemplificar no trecho da documentação a seguir:

Saibam quantos este público instrumento de Procuração e poder bastante virem que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e seiscentos e dez em treze dias do mês de março do dito ano nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nas pousadas de mim tabelião adiante nomeado na Várzea desta cidade indo da praia para Santo Antonio em minha presença e das testemunhas que a tudo foram presentes apareceu o capitão Domingos Dias e logo por ele foi dito que por este presente poder, fazia, elegia, instituía de hoje para todo o sempre por seu certo e em tudo bastante

³²⁷ ANA, Sala IX, 45-05-02, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615, 3733, p. 36. Despacho de mercadorias feita pelos oficiais da Alfândega da Bahia.(1612)

³²⁸ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII. Op.cit.* p. 144.

³²⁹ Cf..*Idem.*

procurador a Paulo Rodrigues, morador nesta cidade para que nela e em toda a costa do Brasil possa por ele alegar todo o seu direito e justiça [...] ³³⁰

A documentação do Cartório do Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro demonstra a efetivação de transações comerciais naquela cidade. Nesse sentido verificamos a escritura de fretamento que Francisco Fortes e Vicente Ferreira fizeram em 1610:

Em nome de Deus amém. Saibam quantas esta pública Escritura de carta de fretamento virem que no ano de nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e seiscentos e dez em os sete dias do mês de Janeiro costa do Brasil nas casas da morada de mim tabelião que são no bairro de Nossa Senhora do Monte do Carmo, indo para Santo Antonio em minha presença e das testemunhas que a tudo foram presentes apareceram as partes avindas e concertados pela maneira adiante nomeada a saber: Francisco Fortes e Vicente Ferreira ora estantes nesta cidade senhorios e mestre do navio Nossa Senhora d'Ajuda o qual presente está em surto no porto desta cidade e como fretador o padre frei Fernando Batista ora estante nesta dita cidade procurador geral que disse ser da Ordem de Nossa Senhora das Mercês do Rio da Prata por uma patente do padre comendador de La Assuncion e Definidor da Província de Tucumã e Rio da Prata e nelas vizinho de frei Fernão Rodrigues de Cabreira e assim pelos ditos senhorios e mestre Francisco Fortes e Vicente Ferreira foi dito que ele tinha fretado como de feito logo fretou o dito navio ao dito padre frei Fernando Batista através por preço e quantia de dois mil pesos fretam eles, dito fretadores, o dito seu navio com tal condição que a torna viagem não será senão do porto de Buenos Aires para este Rio de Janeiro[...]. ³³¹

Como podemos observar adiante, através de um outro documento, qual seja, uma procuração datada de 1610, o comércio entre Rio de Janeiro e Buenos Aires já demonstrava ser bem ativo nesta época, com comerciantes fluminenses enviando representantes ao Rio da Prata a fim de venderem por lá seus produtos e receber tudo o que lhes era devido, outorgando-lhes amplos poderes para decidirem sobre quaisquer questões relativas aos seus direitos.

³³⁰ ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026^a- Livro de notas do Cartório do Primeiro Ofício de notas do Rio de Janeiro- Procuração bastante que faz o capitão Domingos Dias a Paulo Rodrigues.

³³¹ ANRJ- BR-RJANRIO- 5D-O- LNO- 0026^a- Livro do Cartório do 1º Registro de Notas do Rio de Janeiro- Escritura de fretamento que fazem Francisco Fortes e Vicente Ferreira ao padre frei Fernando Batista frade de Nossa Senhora das Mercês.

Saibam quantos virem este público instrumento de procuração e poder bastante virem que no ano de nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de mil seiscientos e dez em os oito dias do mês de janeiro do dito ano nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro fui eu tabelião adiante nomeado as pousadas de Amaro Pinheiro que são na Várzea de Nossa Senhora na Rua Direita e sendo lá, ante a mim apareceu o dito Amaro Pinheiro e por ele foi dito que ele por este público instrumento no melhor modo, via e maneira que de direito fazer podia, fazia e elegia e constituía de hoje para todo sempre por seus certos e tudo bastantes procuradores a saber Francisco Lopes e Domingos Correa e a Pero Dias Carlos para que todos juntos e cada um por si possa por ele e representando sua pessoa em Buenos Aires e em todas as partes do Peru arrecadar e as suas mãos haver todas e quaisquer dividas que lhe estiverem a dever quaisquer pessoas, assim por bens móveis como de raiz como de quaisquer fazendas que ele tinha mandado ao dito Rio da Prata leve-lhe algumas pessoas de volta principalmente lhes dá ele dito constituinte Amaro Pinheiro, poderem cobrar de Diogo Álvares o precedido de uma encomenda que lhe levou sua dele dito constituinte e para tudo mais que lhe oferecer e quaisquer pessoas que lhe ousem dever[...].³³²

Outras procurações são verificadas no referido cartório do 1º Ofício de notas do Rio de Janeiro, como as efetivadas em 1612. Assim constatamos as de Pedro Dias Carlos, senhorio de navio, D. João de Bracamante e capitão João de Vergara, para tratarem de seus negócios no Porto de Buenos Aires, em todas as Índias da Coroa de Espanha e em todas as mais partes em que seus procuradores se achassem;³³³ as escrituras de débito, de Maria de Escovar a Paulo Rodrigues, referente à quantia de 786 pesos de 320 réis cada peso, valor de noventa fanegas de farinha de Córdoba que Maria Escovar havia comprado de Paulo Rodrigues;³³⁴ escritura da venda de Pedro Dias Carlos e Bento Idalgo, mestres de navio *Espírito Santo*, de 95 fanegas de farinha de trigo, 24 quintaes de carne de vaca e 24 arrobas de sebo feitas a Paulo

³³² ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026^a- Livro do Cartório do 1º Ofício de Notas do Rio de Janeiro- Procuração bastante que faz Amaro Pinheiro no Rio de Janeiro a Francisco Lopes, Domingos Correa e Pero Dias Carlos para poderem efetivar cobrança em Buenos Aires.

³³³ ACRJ, Códice 42.3.55, fl. 14. Procuração. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Procuração.(1612)

³³⁴ ACRJ, Códice 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito.(1612)

Rodrigues;³³⁵ escrituras de débito e obrigação, como a de João Batista Soderim, dono do navio *São Jorge*, a “fazer viagem a cidade de São Paulo em Angola, porto de Loanda e lá comprar a João Gonçalves, mercador, três peças do gentio de Angola boas e de receber e de cuja bondade e preço for contente por preço e quantia de 58\$00”;³³⁶ e ainda a de João Monteiro e sua mulher Violante Nunes a Paulo Rodrigues referentes à “quantia de 800 pesos de prata a 16 vinténs cada peso, valor de cem fanegas de farinha de Buenos Aires de Córdova que dele tenham comprado”.³³⁷

Na ausência da documentação relativa às dinâmicas comerciais entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, no que diz respeito à descrição das transações especificamente, utilizamos como referencia as de Salvador. Para analisar o esquema de venda e pagamentos de mercadorias e passagem pelas Alfândegas, tomamos como exemplo o caso da caravela *Nossa Senhora de Nazaré*. Vinda de Buenos Aires, essa embarcação chegou à Bahia em 1612. Seu mestre, João Mendes, havia trazido mercadorias (15 fanegas³³⁸ de farinha de trigo, três quintais³³⁹ e três arrobas de sebo) pertencentes a Manoel Mendes, morador de Buenos Aires, que por sua conta e risco pusera para serem vendidas a negociantes no Brasil. As mercadorias foram legalmente despachadas na Alfândega de Buenos Aires e lá foram pagos os impostos devidos àquela aduana. Ao chegar a Salvador, o mestre vendeu toda a mercadoria da embarcação para Manuel Gonçalves Neves, mercador residente na cidade, que pagou pela negociação 17.126 réis. Toda essa transação foi registrada pelo tabelião de notas Sebastião da Silva, que tomou o juramento de Manuel Gonçalves Neves perante os Evangelhos³⁴⁰ de que realmente havia comprado as mercadorias e pago no mesmo dia o valor acordado com João Mendes. Nesse caso é interessante perceber que as intermediações do negócio eram feitas pelos mestres dos navios diretamente com o negociante que aguardava a chegada da mercadoria.

³³⁵ ACRJ, Códice 42.3.55, fl. 21. Escritura de venda. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de venda.(1612)

³³⁶ ACRJ, Códice 43.3.55, fl. 25. Escritura de débito e obrigação. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito e obrigação(1612)

³³⁷ ACRJ, Códice 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito e obrigação. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito e obrigação.(1612)

³³⁸ Medida castelhana que corresponde a quatro alqueires (BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 - 1728. v.4,p. 31).

³³⁹ Peso de quatro arrobas.(BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico Op.cit.*, p. 66).

³⁴⁰ Observamos nessas transações comerciais uma influência medieval em que as práticas comerciais misturavam-se aos ritos religiosos. Isso nos leva a ir ao encontro de Jerome Baschet. Ele diz que “o papel exercido pela Igreja no mundo colonial é comparável àquele que pudemos observar na Europa Medieval. (BASCHET, Jérôme. *A civilização feudal do ano 1000 à colonização da América*. São Paulo, Globo, 2006, p. 286).

Em novembro do mesmo ano, ou seja, um mês após ter chegado e vendido toda a mercadoria, o mesmo João Mendes compareceu à Alfândega de Salvador. Nessa instituição providenciou o despacho para Buenos Aires de mercadorias no valor de 16.850 réis, que havia comprado para Manuel Mendes, o mesmo mercador que havia despachado suas mercadorias de Buenos Aires para Salvador. Pelos valores de compra e venda e pelo rol de mercadorias descrito na certidão de despacho da Alfândega de Salvador, percebemos que esse mestre deve ter usado o montante que recebera da venda que efetuara para comprar mercadorias manufaturadas a mando de Manuel Mendes, o comerciante de Buenos Aires.³⁴¹

Embora fosse a forma mais usual, nem sempre os pagamentos eram efetuados no ato da compra. Havia também casos em que eram feitos a prazo. Esse foi o caso de Manuel Dias, que adquiriu farinha de trigo do mestre do navio *Santo Antonio*, Pedro Anes Paulus. A mercadoria foi comprada em agosto de 1608 e ficou estabelecido que fosse paga em janeiro de 1610. A transação foi testemunhada pelo tabelião de notas Antonio Guedes, que registrou toda a negociação e emitiu as certidões.³⁴²

Eram os navios soltos (aqueles que não pertenciam à frota) que faziam o transporte entre a Região do Rio da Prata e os portos brasileiros. Seus mestres recebiam a incumbência de vender as mercadorias nos portos brasileiros e ainda se ocupavam de adquirir mercadorias nos portos de destino para o retorno, como constatamos na documentação acima citada. Tal comércio era mais lucrativo, já que os direitos cobrados em Portugal para as mercadorias destinadas ao Brasil eram menores do que os da Espanha, o que permitia que a compra dos produtos no Brasil fosse mais barata o que garantia, assim, maiores retornos financeiros.³⁴³ Os oficiais régios das alfândegas eram os responsáveis pelo despachos das mercadorias nas aduanas brasileiras. Diante desses elementos, temos por hipótese que os portos da América eram importantes centros de troca entre as diferentes regiões e ainda receptores de metais e distribuidores desses para a metrópole.³⁴⁴

Nas primeiras décadas do século XVII um novo desenho começa a emergir no Atlântico, e esboça um perfil diferenciado do Rio de Janeiro no seio da colônia e o puxa mais “para dentro das trocas marítimas e mais para fora da economia continental”.³⁴⁵ Atividades

³⁴¹ ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615-3733. Documento do cartório de registro de notas de Salvador relativo a transação entre mestres de navios de Buenos Aires e comerciantes no Brasil.(1612)

³⁴² *Idem.*

³⁴³ Cf. FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração. Op.cit.* p. 349.

³⁴⁴ Cf. FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração. Op.cit.* p. 349.

³⁴⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Op.cit.* p. 199.

como a construção naval, o tráfico negreiro e as trocas com a Região do Prata³⁴⁶ se consolidam cada vez mais. Com isso, aumenta a pressão de comerciantes espanhóis para que a Coroa tomasse medidas repressoras em seu favor. Dessa forma, o comércio com o Rio da Prata durante o Seiscentos “foi uma sucessão contínua de proibições e permissões que, longe de exercer um controle sobre as transações, facilitou sua ilegalidade”.³⁴⁷ Com as proibições, o contrabando ganhou uma dimensão maior, e tornou-se desse modo, nos dizeres de José Gonçalves Salvador, uma praxe.³⁴⁸ Paulo Cavalcante compactua com essa ideia e afirma que o contrabando “não se tratava apenas de roubo, de furto ou corrupção, mas era um tipo determinado de prática social encoberta pelas formalidades oficiais”.³⁴⁹

Desse modo, na tentativa de se livrar de taxas alfandegárias de valor mais elevado cobrado pela Coroa espanhola, muitos traficantes alegavam que a entrega se daria no Brasil, quando na realidade era feita ilegalmente em Buenos Aires.³⁵⁰ Era recorrente a fraude, que já começava a se delinear na hora do despacho dos navios nos portos da Coroa portuguesa. Citamos abaixo como exemplo a situação ocorrida em Angola em 1603, em que o mestre do navio *Nossa Senhora da Graça*, Gonçalo Ruiz Manaia, declarava levar para o Rio de Janeiro “peças” de escravos do mercador Francisco Teixeira, quando na verdade a mercadoria foi parar em Buenos Aires.

Aos dezesseis dias do mês de janeiro de mil seiscentos e três, nesta ilha de Loanda, Reino de Angola e onde costuma dar despacho os navios que deste for lhe partisse para fora em presença de Francisco de Carvalho [...] feitor da Fazenda de Sua Majestade e de mim escrivão [...] de sua avença para o Rio de Janeiro pelos ditos oficiais lhe defira despacho. [...] Embarca Francisco Teixeira setenta e nove peças em que entram quinze negras com quinze crianças de colo.³⁵¹

³⁴⁶ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. *Op.cit.* p. 199.

³⁴⁷ CRESPI, “Comércio de escravos en lo Rio da Plata durante el siglo XVII”. In: CÁCERES, Rina. *Rutas de la esclavitud em América Latina*. San José, Editorial de la Universidade de Costa Rica, 2001. p. 102 (Tradução nossa).

³⁴⁸ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro*. Séculos XVI e XVII. *Op.cit.* p. 107.

³⁴⁹ OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapças: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. *Op.cit.*, p. 42.

³⁵⁰ Cf. CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650)*. *Op.cit.* p. 59.

³⁵¹ ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733. Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603)

Enfim, observamos que, apesar de todas as ações da Coroa espanhola, o “comércio legal e ilegal dos portos brasileiros com o Prata aumentou consideravelmente, trazendo prosperidade para todos eles”.³⁵² O tráfico de escravos de Angola era um desses negócios bem lucrativos e incentivado pela crescente demanda de mão de obra nas colônias. Em geral, “embora as autoridades portuguesas protestassem contra o comércio ilegal em seu território, exortavam as transações ilegais”³⁵³ entre suas conquistas e a América espanhola. Como assegura Alice Canabrava, “o contrabando passou da fase empírica do século XVI, das atividades isoladas, para um período de racionalização no século XVII, caracterizado pela coordenação das atividades de elementos diversos agindo em áreas geográficas diferentes”.³⁵⁴ Assim, de tentativas individuais de estabelecimento de rede contrabando entre as cidades litorâneas do Brasil ao Rio da Prata, como a do frei Francisco no último quartel do Quinhentos, observa-se no século seguinte a presença de um grupo com sólida organização em Buenos Aires e com ligações nas cidades costeiras do Brasil, e também na Europa, que mantinha estreita relação com os agentes da Coroa nessas regiões.³⁵⁵ Para Zacarias Moutoukias, os homens que efetuavam o comércio ilegal e legal faziam parte do mesmo grupo, ficando por esse motivo difícil a distinção entre um tipo de comércio e o outro.³⁵⁶

O Porto de Buenos Aires era a porta de entrada das mercadorias contrabandeadas que tinham como destino a Vila Imperial de Potosí. Diversos recursos foram usados para encobrir os propósitos do contrabando: as arribadas forçosas³⁵⁷ era um deles. Nesse caso, a lei permitia que em caso de perigo ou perseguição por corsários os navios buscassem abrigos nos portos. Sob esse pretexto, os traficantes desviavam os escravos para algum local seguro e dali os remanejavam para os locais de seus interesses. Um outro tipo de artimanha para camuflar o contrabando era transportar escravos “sob o disfarce de serviços a bordo, quando, na verdade, o escopo era de negociá-los”.³⁵⁸ E não paravam por aí. As situações criadas para disfarçar o comércio ilícito eram as mais inusitadas, como podemos observar no trecho de uma Real Cédula de 1604.

³⁵² ABREU, Mauricio de. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 24.

³⁵³ PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*, v.21,n.42, São Paulo, 2001.

³⁵⁴ Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 109.

³⁵⁵ Cf. *Idem*

³⁵⁶ Cf. MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites: Buenos Aires em el siglo XVII. *Anuário IEHS*, Tandil. N.3, 1988, p. 216 (Tradução nossa).

³⁵⁷ Entrada de um navio em porto que não é de seu destino, nem da sua escala. Ela resulta de única e exclusiva vontade do capitão do navio. (CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 105).

³⁵⁸ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. *Op.cit.* p. 148.

[...] e sido informado que a bueltas de la permission que esta dada al arrendador de lãs licenças para navegar esclabos negros para las índias para la cantidad que por esse puerto a de meter se llevan mucho mas que es em gran cantidad la plata y oro que sale por esse puerto assi de la que sacan los que licença de arrendador van a comprar negros a guinea y el brasil como de la procede de los dichos negros y de lãs mercaduras que se llevan em los navios que entre ano[1604] van a esse puerto y que tienen traça esconder y sacar la dicha plata entre las harinas que sacan y compran de la ciudad de cordova y que o la mayor parte de la plata y oro que se saca cada ano desse puerto que os en cantidad , muy considerable viene a parar el brasil y de ally a ynglaterra y a los otros Reynos de enemigos.³⁵⁹

Como se vê, o comércio ilegal era parte indissociável da sociedade colonial e o contrabando pode ser entendido, segundo Ernest Pijning, como algo inerente à economia do Atlântico.³⁶⁰ Nesse sentido, as práticas ilícitas, apesar de ser do conhecimento das autoridades coloniais e metropolitanas, eram até certo ponto toleradas, já que o mais importante era fazer o comércio funcionar.³⁶¹

A Alfândega era um dos locais mais disputados pelas pessoas que buscavam obter sua parcela de lucro na economia ilegal. Naquele espaço, mercadores, guardas, oficiais da Coroa, todos almejavam vantagens.³⁶² Em carta endereçada ao rei Filipe III datada de 1612, o governador do Rio de Janeiro, Afonso de Albuquerque, relatou que a despeito de ser contra as provisões reais, daquela capitania tinham saído escravos para o Rio da Prata sem terem sido pagos os devidos direitos na Alfândega. De acordo com o governador, pela certidão emitida por Sebastião Coelho, escrivão do almoxarifado e da Alfândega daquela capitania, constava o despacho de 132 escravos de Guiné, pelos quais foram pagos impostos de três mil réis cada um. Entretanto, em devassa feita pelo provedor da Fazenda, descobriu-se que haviam sido embarcados 168 escravos, ou seja, deixou-se de pagar os direitos alfandegários sobre 36. Disse ainda o governador que dois navios oriundos de Angola aportaram na Ilha Grande, a 12 léguas do Rio de Janeiro, e não pagaram ali os impostos da mercadoria que ia para o Rio da

³⁵⁹ Cédula real de 02/06/1604 sobre o contrabando y visita a los navios. In: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Op.cit.* p. 102.

³⁶⁰ PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*, v.21,n.42, São Paulo, 2001.

³⁶¹ Cf. MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII. *Anuário IEHS*, Tandil, ano 3, n.3, 1988, p. 218.

³⁶² CF. PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Op.cit.*

Prata.³⁶³ Vale aqui lembrar que no embarque em Angola era registrada a quantidade de escravos³⁶⁴ e que a norma até a quarta década do Seiscentos era que o tributo fosse pago nos portos de desembarque conforme o número de “peças” despachadas.³⁶⁵

Afonso de Albuquerque, capitão do Rio de Janeiro, por carta de 4 de novembro do ano passado de 612 me escreveu que meu serviço e fazenda recebem muita perda em irem dali escravos de Guiné para o Rio de Prata de mais de ser contra saca fora em muita muito maior crescimento o rendimento de minhas rendas [...] e enviou uma certidão que diz ser Sebastião Coelho, escrivão do almoxarifado e alfândega daquela capitania, de como nela despacharam as monções passadas para o Rio da Prata e Capitania de São Vicente 132 peças de escravos de Guiné de que pagaram os direitos a razão de três mil reis cada uma, e constar pela devassa do Provedor da fazenda tirou serem ocultadas quatorze peças que condenou pagarem os direitos ao mesmo preço conforme ao assento do que se fez na dita alfândega diz Afonso de Albuquerque que ele tirou outra devassa e lhe cresceram 22 peças mais do que achou o provedor.³⁶⁶

Além do descaminho, tal comércio poderia ser caracterizado como contrabando, já que contrariava as provisões reais da época, que proibiam o trânsito de mercadorias das capitanias da América portuguesa para o Rio da Prata.³⁶⁷

Em um outro documento endereçado a Filipe IV, Rui Vaz Pinto, ex-governador da capitania fluminense, faz um relato sobre a grande quantidade de escravos que eram levados para outro Reino sem que se pagassem os devidos impostos, que eram naquela época de 3.600 réis por “peça”.

³⁶³ Cartas para Álvaro de Souza e Gaspar de Souza. (1540-1627). Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Centro de História e Documentação Diplomática do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, 2001. p. 196.

³⁶⁴ “Embarca Francisco Teixeira, setenta e nove peças. Em que entram quinze negras com quinze crianças de colo. Embarca Gonçalo Ruiz Manaia trinta peças que por estarem alguns moleques pagam 28” (ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733 Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603).).

³⁶⁵ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. Op.cit.p. 83.

³⁶⁶ Cartas para Álvaro de Souza e Gaspar de Souza. (1540-1627). Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Centro de História e Documentação Diplomática do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, 2001. p. 196.

³⁶⁷ O direito ao livre comércio foi concedido aos portenhos apenas em caráter precário 1587 a 1591, de 1602 a 1608 e de 1614 e 1618. (SALVADOR, José Gonçalves Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. Op.citp.144.).

Rui Vaz Pinto, fidalgo da casa de V.Majestade, capitão mor e governador que foi da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro [...] E tratando com todo o cuidado que a Fazenda Real não se descaminhasse em muitas coisas e em especial na grande quantidade de escravos que se levam daquele estado a vender a outro Reino sem pagarem [os impostos] a Fazenda Real.³⁶⁸

Muitos traficantes negreiros das capitanias do Norte tinham representantes na capitania fluminense, que ocupava um lugar de destaque nesse comércio em virtude de sua proximidade com o Rio da Prata. Hendrick Conraeds, em 1637, afirmou que “os negros que se vendem no Rio da Prata são vendidos pelos mercadores de Buenos Aires, que vem comprá-los aqui [no Rio de Janeiro]”.³⁶⁹ As facilidades oferecidas pelas autoridades fluminenses que tinham envolvimento com esse negócio eram um outro incentivo. A oligarquia dos Sá é um bom exemplo desse envolvimento. O patriarca Salvador foi um inveterado traficante, assim como seu filho Martim de Sá e seu neto Salvador Benevides.³⁷⁰ Esse último, filho de uma espanhola com o governador fluminense Martim de Sá, casou-se com Carolina de Velasco, uma rica viúva de um proprietário espanhol do Prata,³⁷¹ e tornou-se um grande latifundiário em Tucumã, província que abastecia Potosí.³⁷² Com parentes que ocupavam importantes cargos em Buenos Aires, foi também nomeado, em 1627, almirante da costa meridional do Rio da Prata, “título que implica uma ligação oficial com o território colonial espanhol”.³⁷³ Além das estreitas relações com a América espanhola, essa família mantinha alianças na Bahia e em Lisboa. Tinha um grande poderio no Rio de Janeiro, estava à frente do governo por um bom tempo e manobrava, assim, os cargos de seu interesse. Vários aliados seus ocuparam ofícios na Alfândega da cidade.

Para Zacarias Moutoukias, “todas essas transgressões aos dispositivos legais podem ser consideradas como um aspecto das práticas econômicas das elites dominantes, o qual também engloba os funcionários”.³⁷⁴ O comércio fraudulento tinha o apoio em muitos casos, como já vimos, dos próprios agentes da Coroa. Não raro, ocupantes de cargos públicos que

³⁶⁸ AHU, CA, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54-59. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar.(1623)

³⁶⁹ LAET, João de. *Descrição das Costas do Brasil*. Lisboa, Kapa Editorial, 2007, p. 262. Apud. ABREU, Mauricio de. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. *Op.cit.* p. 26.

³⁷⁰ Cf. SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comercio no Atlântico meridional*. *Op.cit.* p. 372.

³⁷¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. *Op.cit.* p. 200.

³⁷² BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 111.

³⁷³ *Ibidem.*, p. 106.

³⁷⁴ MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII. *Op.cit.*, p. 214.

deveriam reprimi-lo eram eles mesmos os próprios contrabandistas ou ainda estavam envolvidos nas práticas dos descaminhos. E isso era visível nas alfândegas. Marcos Sanches afirma que a administração colonial apresentava uma complexa dialética, na qual a metrópole objetivava submeter o colono ao mesmo tempo em que reconhecia o indispensável papel que esse exercia na execução da própria exploração colonial.³⁷⁵ Não deve causar admiração também que a metrópole tenha se adaptado a esse cenário, na medida em que o sustento do aparato militar e administrativo provinha em parte do comércio e que de forma paradoxal as ilicitudes contribuíam para o enriquecimento de um grupo que tinha interesse na engrenagem administrativa e na defesa da colônia, situação essa benéfica para a Coroa, já que se aproveitava dos investimentos particulares para a manutenção dos seus interesses.

Um bom exemplo é o do já citado Salvador Correia de Sá, que, apesar de ser um oficial designado pelo rei para assumir o Governo do Rio de Janeiro, foi pessoalmente contrabandear escravos no Rio da Prata. Mas, apesar do malfeito, era um personagem importante e de prestígio para a Coroa.

Decerto que os ganhos desse comércio ilícito, assim como a prata que dele provinha, eram de grande importância para a economia não só da metrópole, mas também de todas as suas conquistas ultramarinas. Por isso as atividades desenvolvidas pelos peruleiros serem bem vistas pelas autoridades, o que pode ser evidenciado pela atitude do governador-geral Diogo Botelho, que “achando-se em Pernambuco (1612), a caminho da Bahia, proibiu que se tomasse dinheiro aos mesmos sob qualquer pretexto”.³⁷⁶

Não apenas o contrabando, mas os descaminhos³⁷⁷ eram práticas recorrentes entre os colonos. O governador Rui Vaz Pinto (1617-1620), em carta ao rei de 16 de agosto de 1624, denunciava tais práticas e afirmava ser comum a venda de pau-brasil aos estrangeiros vindos da banda do norte. Afirmou também que o embarque de mercadorias da terra, como o açúcar,

³⁷⁵ Cf. SANCHES, Marcos Guimarães. “Governo do Rei e bem comum dos súditos”. *Anais*. Anpuh, São Paulo, 2011. p. 1.

³⁷⁶ Cf. SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. *Op.cit.* p. 153.

³⁷⁷ É necessário se fazer a distinção entre contrabando e descaminho. De acordo com Raphael Bluteau, esse seria uma fraude contra a pecúnia pública, enquanto aquele seria uma venda contra a ordem do príncipe (BLUTEAU, 1728). Explicações de Nelson Hungria viriam *a posteriori*, mas apoiadas no mesmo direito romano que servira a legislação portuguesa de tempos remotos (A codificação portuguesa desenvolvera-se a partir dos códigos romanos e visigóticos, segundo SCHWARTZ, *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. *Op.cit.*p. 58), vieram ao encontro do definido por Bluteau em seu dicionário. Assim, para Hungria, contrabando poderia ser classificado como a clandestina importação ou exportação de mercadorias cuja entrada no país ou saída dele é absoluta ou relativamente proibida, enquanto descaminho diria respeito a fraude tendente a frustrar, no total ou parcialmente, o pagamento de direitos de importação ou exportação do imposto (a ser cobrado na própria aduana) sobre mercadorias. (HUNGRIA, Nelson. *Comentários ao Código Penal*, parte especial, v. 9. Rio de Janeiro, 1959).

o gengibre e o tabaco, se efetivava sem que fossem pagos os direitos nas alfândegas, o que decerto acarretava prejuízos para a Fazenda Real.

E no muito pau brasil que em toda aquela costa da banda do sul carregam e levam os estrangeiros para a banda do norte com inteligências que tem com os vassalos de V. Majestade de que são os que lhe vendem e chegam as praias aonde embarcam e muitos açucars, gengibres e tabaco e outras mercadorias da terra em que se interessam muito e forram os direitos que houveram de pagar nas alfândegas de Vossa Majestade.³⁷⁸

Como pode ser visto, o contrabando e o descaminho eram práticas que faziam parte da própria ordem social vigente. Representavam, segundo Paulo Cavalcante, a “outra face do lucro do exclusivo metropolitano”.³⁷⁹ Além disso, eram o reflexo de um comportamento típico da época que não distinguia o público do privado.

Nas primeiras décadas do Seiscentos, a ocupação holandesa nas capitâneas do Norte permitiu que o Rio de Janeiro ganhasse certo protagonismo no cenário colonial. Nessa ocasião, o tráfico do Rio de Janeiro passou a ser direto com Lisboa.³⁸⁰ Além disso, a capitania foi beneficiada, uma vez que “tinha que cobrir o déficit de produção do nordeste, além de abastecer as forças militares e suprir com escravos a região de conflitos”.³⁸¹ Nesse sentido, era mais fácil para a capitania fluminense desempenhar essas tarefas, “devido aos recursos acumulados, suas riquezas, sua segurança resultante da posição e afastamento do teatro das operações”.³⁸² Uma das providências do conde da Torre quando chegou à Bahia foi solicitar a Salvador Correia de Sá e Benevides homens e suprimentos.³⁸³ O governador atendeu ao pedido e mandou que os oficiais da Alfândega fluminense providenciassem o socorro. Foram enviadas então, para aquela capitania, ao preço de meia pataca³⁸⁴ de frete por cada arroba,

³⁷⁸ AHU, CA, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54-59. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar.(1623)

³⁷⁹ OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapanças: caminhos e descaminhos na América portuguesa(1700-1750)*. São Paulo, USP, 2002. p. 40.

³⁸⁰ SANTOS, Corcino Medeiros. O Atlântico, o Rio de Janeiro e o comércio colonial. *RIHGB*. Rio de Janeiro, a.167., n.432, jul./set.2006. p. 235.

³⁸¹ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capitalismo industrial e financeiro). *Op.cit.* p. 20.

³⁸² CARVALHO, Delgado de . *A história da Cidade do Rio de Janeiro*. *Op.cit.* p. 35.

³⁸³ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*.*Op.cit.*p. 130.

³⁸⁴ Moeda de prata das Índias de Castela e que no Brasil valia 320 réis .(SILVA, Antonio Moraes. Dicionario da lingua portugueza – R- recompilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. p. 410).

farinha de trigo e a mesma quantidade de feijão. Para esse último, o preço do frete era livre na carreira do Rio de Janeiro para a Bahia.³⁸⁵

A essa altura o Rio de Janeiro já era uma praça comercial ativa, por sua ligação com as rotas atlânticas e ainda em função dos negócios estabelecidos com a própria região. Circulavam pela cidade negociantes de grosso³⁸⁶ dedicados não só à exportação de açúcar, mas também ao tráfico negreiro. Com um porto bem localizado, a cidade servia de escala para os navios que navegavam pelo Atlântico Sul.³⁸⁷ Pouco a pouco, no período da União Ibérica, a cidade fluminense cresce e ganha destaque no seio do Império português.

2.3. A mui leal e heroica: o Rio de Janeiro e a Restauração

Mapa 2 – O Rio de Janeiro no Seiscentos



Fonte: ALBERNAZ, João Teixeira. *Descrição de todo o marítimo da Terra de Santa Cruz chamado vulgarmente o Brasil. 1640*. Manuscrito colorido. Lisboa, Instituto dos Aarquivos NacionNacionais. Torre do Tombo, inv. n. CF162, 1640. fl. 24.

³⁸⁵ AHU, CA, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 219. Certidão passada pelos oficiais da Fazenda e Alfândega do Rio de Janeiro, sobre a remessa de mantimentos para a Bahia e o fretamento do navio que os devia transportar.(1641)

³⁸⁶ De acordo com Jorge Miguel Pedreira, comerciantes de grosso trato eram aqueles que atuavam no comércio de longa distância como importadores e exportadores de gêneros mais diversos (PEDREIRA, Jorge Miguel. *Tratos e contratos: Actividades, interesses e orientações dos investimentos em Lisboa.(1755-1822). Análise Social*, v.31,1996, p. 359). João Fragoso, ao definir esse tipo de comerciante, acrescenta que aqui na América portuguesa foram aqueles comerciantes que transformaram sua acumulação mercantil em grandes fazendas escravistas .(FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830).Op.cit.* p. 39).

³⁸⁷ SANTOS, Corcino Medeiros. O Atlântico, o Rio de Janeiro e o comércio colonial. *RIHGB*. Rio de Janeiro, a.167., n.432, jul./set.2006. p. 231.

Como podemos observar no mapa, com o passar do tempo a cidade se expandiu e ocupou a parte plana da cidade. Isso se deu pela “atração exercida pelo porto, pelo giro dos negócios e pelo fervilhamento de ir e vir de embarcações, o que fez com que a aglomeração urbana” se desenvolvesse defronte ao mar.³⁸⁸

De acordo com Antônio Jucá, em meados do século XVII “D. João IV referia-se ao Brasil como a ‘vaca de leite’ da Coroa portuguesa, ressaltando assim a forte dependência que a própria existência de Portugal como nação independente guardava em relação aos recursos auferidos no comércio com o Brasil”.³⁸⁹

Passado o período em que Portugal e suas conquistas estiveram sob a égide da administração filipina, com a fase de prosperidade para a capitania fluminense iniciou-se um período de inflexões e mudanças no panorama econômico, motivado entre outras coisas pela Restauração bragantina. A América lusa passa a desempenhar um papel relevante para a sobrevivência da nova dinastia.

Em 1640, as autoridades fluminenses aceitaram D. João IV como legítimo rei, o que era de grande importância para o Reino, dada a posição estratégica dessa capitania para o comércio com o Rio da Prata. Nessa época, Salvador Correia de Sá e Benevides era governador da capitania e comandante-chefe das capitanias do Sul.³⁹⁰ Diante da nova situação traçada, alguns comerciantes estabelecidos nessa praça tiveram de fugir e deixar para trás seus créditos e imóveis.³⁹¹ Houve ainda prisões, desavenças e apreensões de fazendas e casos em que suas mercadorias e seu dinheiro tiveram de ser entregues às autoridades.³⁹² Aconteceu o

³⁸⁸ BICALHO, Maria Fernanda. *O Rio de Janeiro colonial: a cidade, seus territórios e usos sociais e políticos*. In: RIO DE JANEIRO: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. *Op.cit.* p. 50.

³⁸⁹ FRAGOSO, João Luis Ribeiro; GOUVEA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial (ca.1580-ca.1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014. v. 2. p. 382.

³⁹⁰ Para Edval de Souza Barros, “a situação das Capitanias do Sul era muito complicada. A notícia da aclamação encontrou-as em pé de guerra devido as disputas entre os jesuítas e os predadores de índios, e apenas a intervenção de Salvador Correa de Sá [e Benevides] impediria que o Rio de Janeiro seguisse os paulistas na expulsão dos jesuítas. Além disso,, o próprio governador e outros membros da elite local tinham fortes conexões com o Rio da Prata, através do contrabando e do tráfico de escravos. E no Rio de Janeiro, duas facções se digladiavam pelo poder local. Que vantagens poderia trazer um novo rei neste quadro? Para os paulistas aparentemente muito poucas, já que os jesuítas apoiavam a Casa de Bragança e podiam contar com seu favor. Para os envolvidos nos circuitos de contrabando entre Rio, Angola e Buenos Aires, a ruptura poderia ser contornada pela conveniência das autoridades espanholas, permitindo a continuidade do comércio ilegal. Para as facções em disputa no Rio de Janeiro, um novo rei dependente de apoio local prometia perspectivas promissoras sobre as chances de sucesso na defesa de seus respectivos interesses. De imediato, portanto, o Rio de Janeiro teria pouco a perder ao se posicionar ao lado da Casa de Bragança, e um importante grupo de pressão como os jesuítas, muito a ganhar. Como Salvador Correia de Sá [e Benevides] sempre se pusera ao lado dos interesses destes, a gratidão dos Jesuítas contaria pontos junto ao novo rei.[...](BARROS, Edval de Souza. *Negócios de tanta importância: o Conselho ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Indico(1643-1661)*. Lisboa, CHAM, 2008.p.97

³⁹¹ SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comercio no Atlântico meridional*. *Op.cit.*. 374.

³⁹² “[...] Vossa majestade foi servido mandar para [...] que todas as fazendas que se achassem no Rio de janeiro pertencentes a castelhanos e moradores no Rio da Prata recrutasse no tempo da feliz aclamação de Vossa

mesmo nos territórios de Castela. “Findou-se drasticamente o intercâmbio de Angola, Brasil e Buenos Aires”.³⁹³ A situação fiscal foi severamente agravada pelos acontecimentos políticos, a cessação do comércio com o Prata foi um dos motivos que afetaram diretamente a economia do Rio de Janeiro. E com a queda da movimentação portuária supomos que tenha ocorrido a retração de recolhimentos de impostos na Alfândega do Rio, já que a diminuição de mercadorias em circulação no porto provocava decréscimo na arrecadação. Evidência disso é que a mando do governador Salvador Correia de Sá e Benevides, em 1642, o provedor da Fazenda Real, Pedro de Souza Pereira, esteve com os oficiais da Câmara para solicitar a continuação dos subsídios dos vinhos, como no tempo do rei Filipe, para atenuar a falta que faziam os rendimentos dos “direitos dos escravos de Angola e de Buenos Aires e Canárias que importavam nesta cidade”.³⁹⁴

Era grande a preocupação do rei D. João IV de restaurar o comércio com Buenos Aires. Por isso, como já vimos, em documento de fevereiro de 1641, autorizou que seus vassallos, tanto do Reino quanto do Estado do Brasil, negociassem com os súditos da Coroa de Castela das Índias Ocidentais. Com isso o rei pretendia que fosse restaurado o comércio de negros oriundos de Guiné, Cabo Verde e Angola, desde que a terça parte do montante que se destinasse às Índias fosse enviada para o Estado do Brasil e Maranhão. Deveria também ser lavrada uma certidão com a quantidade de negros que cada pessoa carregasse para as Índias. Dessa maneira, D. João IV planejava restaurar o comércio entre o Brasil e Buenos Aires e aumentar o recolhimento dos direitos pagos nas alfândegas.³⁹⁵

Eu El Rei faço saber aos que este meu alvará virem, tendo consideração ao bem que desejo fazer a meus vassallos, assim deste Reino como do Estado do Brasil, Guiné e mais conquistas dele, e folgar que o comercio delas se aumente em utilidade sua: Hei por bem de lhes permitir que possam tratar e comerciar com os vassallos da Coroa de Castela nas Índias Ocidentais levando a elas negros de Cabo Verde e Guiné, para que com isto recebam as utilidades que se espera deste comercio e cresça em rendimento de minhas alfândegas, evitando juntamente com esta permissão os interesses que os

Majestade” (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 106, Carta do provedor da Fazenda Domingos Correa ao Rei D. João IV sobre os descaminhos da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro.(1642)).

³⁹³ SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comercio no Atlântico meridional*. *Op.cit.* p. 374.

³⁹⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Caixa 2, Doc. 218. Solicitação do Provedor da fazenda Real do Rio de Janeiro Pedro de Souza Pereira a câmara da Cidade para que seja prorrogada a cobrança dos subsídios em razão da falta que fazia os rendimentos dos direitos dos escravos vindos de Angola.(1642)

³⁹⁵ Alvará de 2 de fevereiro de 1641. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Marques de Pombal e o Brasil*. *Op.cit.* p. 89.

estrangeiros tem com os negros que levam das ditas partes às Índias de Castela, e não lograrem os frutos que produzem as Conquistas deste Reino com declaração que as pessoas que houverem de navegar para as ditas partes hão de se aprovar meu Conselho Ultramarino, e serão obrigadas a meter nos Estados do Brasil e Maranhão a terça parte dos negros que levarem às Índias.

396

Na medida em que a economia lusitana se tornava mais frágil, fazia-se imprescindível a reabertura do tráfico do Brasil com Buenos Aires. O rei insistia para que se recorresse a todos os meios possíveis para esse fim, uma vez que o comércio com essa região era fundamental para manutenção da Coroa. O governador-geral Antonio Teles de Almeida tentou restabelecer o comércio com o Rio da Prata, mas não obteve sucesso na empreitada.

A essa altura havia outro problema: a ocupação de Angola pelos holandeses, que fez cessar a oferta de negros para as conquistas portuguesas. E como era de se esperar, sem negros a situação do Brasil pioraria sensivelmente, já que estes eram a força de trabalho que fazia mover a indústria açucareira, principal produto de exportação, de onde se retiravam os impostos pagos à Fazenda Real e o que sustentava o aparato colonial. Em carta ao Conselho Ultramarino, o monarca ressaltava: “Dizem mais que com toda a brevidade se deve acudir a Angola sem a qual praça não se pode sustentar o Brasil, nem este reino sem aquele Estado”.³⁹⁷

Portugal, como se vê, encontrava-se em difícil posição, pois estava envolvido em uma guerra declarada com a Espanha e num embate com a Holanda, que já dominava Angola e parte do Brasil e ainda ameaçava as possessões na Ásia.³⁹⁸

Foi então que o rei aproveitou a presença de Salvador Correia de Sá e Benevides em Portugal e mandou consultá-lo sobre a melhor maneira de se resolverem os seguintes imbróglios:³⁹⁹ a reabertura do tráfico com Buenos Aires, a fim de restabelecer o fluxo de prata, e a retirada dos holandeses de Angola e Pernambuco.⁴⁰⁰ A resposta dada por Benevides foi que não havia esperança de se “restabelecer em bases vantajosas, o tráfico com Buenos Aires, uma vez que os portugueses não podiam continuar a fornecer negros escravos de

³⁹⁶.Alvará de 2 de fevereiro de 1641. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Marques de Pombal e o Brasil*. *Op.cit.* p.89.

³⁹⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 305.

³⁹⁸ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 183.

³⁹⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 305. Consulta ao Conselho Ultramarino sobre os alvitres apresentados por Salvador Correia de Sá para remediar os prejuízos causados pelos holandeses no Brasil e para introduzir o comércio com Buenos Aires.(1644)

⁴⁰⁰ *Idem.*

Angola”.⁴⁰¹ Sugeriu então a conquista de Buenos Aires e a construção de uma fortaleza naquela província. Dizia ainda ser possível tirar muito proveito dessa conquista em carnes e couros para o Brasil.⁴⁰² Em relação à situação com Angola, Benevides considerava ser a mais importante de se estabelecer uma solução, já que aquela praça era essencial para o Brasil. Os portugueses tinham amizade com os negros de lá e três fortificações, ainda que mantidas precariamente.⁴⁰³ A sugestão para a retirada dos holandeses no Brasil, segundo Benevides, deveria partir do governador-geral, que instigaria secretamente nos colonos a prática de incêndios nos canaviais pernambucanos e outros atos de sabotagem contra os invasores, até que o território se tornasse um fardo e esses se inclinassem a ouvir a proposta de compra da região e de Angola, mediante uma vultosa indenização.⁴⁰⁴

As propostas de invasão de Buenos Aires e sabotagem em Pernambuco foram rejeitadas. A primeira porque em tempos de tantos apertos não convinha à Coroa lançar mãos de novas conquistas e a segunda porque seria melhor optar pela via diplomática. Já em relação à reconquista de Angola, o conselho de Benevides foi acatado.⁴⁰⁵

Além dos problemas citados acima, um outro era bastante prejudicial ao comércio: a pirataria.⁴⁰⁶ Essa, que já era praticada nos mares da América lusa, desenvolveu-se consideravelmente, segundo Felisbello Freire, com a invasão holandesa nas capitânicas do Norte, com a apreensão de navios que seguiam para o reino e suas respectivas cargas.⁴⁰⁷

Para se ter ideia da fragilidade das embarcações usadas no tráfico com o Brasil, basta verificar que eram compostas basicamente de caravelas e outros navios de pequeno porte construídos em Portugal ou fretados de outros reinos “amigos” europeus. De acordo com Boxer: “Essa drenagem, pesada e incessante, de que a navegação portuguesa era vítima, devia

⁴⁰¹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 305. Consulta ao Conselho Ultramarino sobre os alvites apresentados por Salvador Correa de Sá para remediar os prejuízos causados pelos holandeses no Brasil e para introduzir o comércio com Buenos Aires.(1644)

⁴⁰² *Idem.*

⁴⁰³ *Idem.*

⁴⁰⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 305. Consulta ao Conselho Ultramarino sobre os alvites apresentados por Salvador Correa de Sá para remediar os prejuízos causados pelos holandeses no Brasil e para introduzir o comércio com Buenos Aires.(1644)

⁴⁰⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 305. Consulta ao Conselho Ultramarino sobre os alvites apresentados por Salvador Correa de Sá para remediar os prejuízos causados pelos holandeses no Brasil e para introduzir o comércio com Buenos Aires.(1644)

⁴⁰⁶ Luiz Filipe de Alencastro também atribui às guerras “intermetropolitanas da segunda metade do século XVII” os motivos que levaram Portugal a armar as frotas do comércio para o transporte do açúcar em segurança até a metrópole (ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul.* *Op.cit.* p. 28).

⁴⁰⁷ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro.*(1564-1808). *Op.cit.* p. 148.

fatalmente causar grandes prejuízos a Lisboa, motivo pelo qual o uso de comboios era assunto de discussão entre os conselheiros do rei”.⁴⁰⁸

A sugestão para que os navios que entrassem no ou saíssem do Brasil viajassem em comboios havia sido dada desde o período da União Ibérica. D. Filipe IV já dera ordem para que o assunto fosse discutido no Conselho de Portugal, mas nada de concreto foi estabelecido e nem mesmo as sugestões para se munirem de forma mais eficiente as embarcações foram aceitas.⁴⁰⁹ Os simpatizantes da ideia do sistema de comboios afirmavam que os navios desarmados não ofereciam qualquer segurança e que desse fato se aproveitavam os corsários holandeses e demais inimigos. Uma carta do governador-geral D. Luis de Sousa ao rei relata a quantidade de açúcar que era perdida no trajeto do Brasil para a Europa devido à ação de corsários no Atlântico. D. Luis afirma que pelos registros dos livros de despachos das alfândegas na colônia seria possível verificar o dano notável à Fazenda Real, já que as mercadorias que chegavam ao seu destino eram em número menor do que o apontado nos referidos livros de saída. Alegava ainda que a perda não era proveniente de problemas no mar, pois os navegantes já estavam muito práticos nessa rota, mas sim dos roubos dos inimigos da Coroa, como os holandeses, ingleses, mouriscos e turcos.

[...] porque a quantidade de açúcar e mais drogas nomeadas se fazem no dito estado, nele se não gastam, para este reino se carregam os direitos que se pagam, coisa sabida pelos livros das alfândegas se verão, só haverá quem me diga que não chegam a este reino a quantidade de drogas que aqui aponto, assim o confesso, e para ver se com mostrar a Vossa Majestade esta clareza se pode remediar dano tão notável assim a sua real fazenda como ao bem comum de seus vassallos faço estes apontamentos. Primeiramente a experiência tem mostrado que de muitos anos a esta parte não se tem perdido no mar navio que vinha daquele estado, porque é uma viagem muito sabida em que os mareantes andam muito práticos, todos os que faltam roubam os inimigos desta Coroa, holandeses, ingleses, mouriscos e turcos.⁴¹⁰

De acordo com o governador-geral, os corsários tomavam mais de 35 navios por ano, que levavam não só açúcar, mas também tabaco, pau-brasil, couro e conservas.

⁴⁰⁸ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 194.

⁴⁰⁹ Cf. Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 194.

⁴¹⁰ 1º Livro do Governo do Brasil, CNCDP, 2001, p. 50.

As objeções ao sistema das frotas vinham dos lavradores de cana, dos donos de navios e de seus comandantes e dos negociantes. As refutações diziam respeito a esse tipo de sistema necessitar de navios maiores e providos de canhões, o que só poderia ser oferecido por indivíduos ricos ou pela Coroa. Além disso, os riscos de deterioração das mercadorias eram grandes, visto que os navios só poderiam zarpar depois que todas as embarcações do comboio estivessem reunidas no porto da Bahia. A baixa de preços que era provocada pelo excesso de oferta nos portos portugueses⁴¹¹ com a chegada dos navios do comboio era um outro problema que desestimulava a adoção desses.⁴¹²

Após muita discussão, chegou-se à conclusão de que seria melhor os navios terem a liberdade de partir de Portugal independentemente, sem os galeões de escolta, e no retorno viajarem em comboios, com ponto de encontro na Bahia. Em 1644 o rei impôs o regimento que deveria ser usado nas viagens das frotas no Brasil, para corrigir a falta de segurança da navegação. Ao viajar juntos os navios garantiriam a proteção das mercadorias. O citado regimento dispunha a respeito da guarnição, dos seus deveres, fixava a tonelada de cada navio, sua carga, o valor do frete e das avarias e a data da viagem, entre outras determinações.⁴¹³ Salvador Correia de Sá e Benevides foi escolhido para ser o comandante da frota, após este ter se candidatado a fornecer, “por assento, os dois galeões de escolta, de sua propriedade com 400 toneladas e 24 peças de artilharia na condição de ser provido em general da frota.”⁴¹⁴

Eu El-Rei faço saber a vós Salvador Correia de Sá e Benevides, fidalgo de minha casa, que por justas considerações de meu Real serviço, bem como dos meus vassallos e melhor segurança da navegação do Estado do Brasil, mandei ordenar uma frota para dar escolta aos navios da navegação, para que se possam opor a qualquer cometimento dos inimigos, e meus vassallos logrem, com segurança, as resulta dos cabedais que nele meterem: Houve

⁴¹¹ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p.197

⁴¹² Tanto a quantidade como os preços dos produtos disponíveis variavam drasticamente, a depender da data de chegada ao porto das frotas de Lisboa, do Porto e das ilhas vinicultoras do Atlântico. Se esses atrasavam, os preços podiam disparar de 50% a 100% acima dos valores habituais, para logo depois despencar assim que os navios reapareciam. (ALDEN, Dauril. Vicissitudes of trade in the Portuguese Atlantic Empire during the first half of the eighteenth century: a review article. *The Americas*, v.32,n.2, October,1975, p. 287).

⁴¹³ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*.(1564-1808). *Op.cit.*p. 149.

⁴¹⁴ COSTA, Leonor Freire. O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil(1580- 1663). Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos portugueses, 2002.p.500-501.

por bem de vos nomear por General da dita frota, pela experiência que tendes das coisas do mar, e vosso zelo em meu serviço.⁴¹⁵

A Coroa entraria com dois galeões de no mínimo seiscentas toneladas, providos de tripulação e canhões. As despesas com esses galeões seriam cobertas pelos fretes e pelas taxas cobrados sobre o açúcar e demais fazendas embarcados no Brasil.⁴¹⁶ A cobrança seria feita por um feitor, que serviria também como almoxarife.⁴¹⁷ A armada deveria partir de Lisboa no fim de setembro de cada ano, em direção à Bahia ou ao Rio de Janeiro. No retorno os navios carregados de fazendas deveriam deixar o Rio de Janeiro em março e se encontrar com os navios na Bahia para que juntos pudessem retornar para Portugal em abril. A única exceção a essa regra era aberta para os navios destinados ao transporte de correspondência importante.⁴¹⁸

De acordo com o Regimento do General da Frota, Salvador Correia de Sá e Benevides teria o controle total sobre todos os navios da frota e a sua respectiva tripulação. Essa medida visava a evitar conflitos de jurisdição com as demais autoridades (oficiais da Justiça e da Fazenda do Estado do Brasil), que também foram orientadas a colaborar com o referido general em todas as ocasiões.⁴¹⁹

Em 1645, os oficiais da Câmara, em carta enviada a D. João IV, se mostraram contrários à aplicação de todos os artigos do regimento no Rio. Para eles, o preço do frete e o pagamento da avaria agravavam a já tão combalida situação em que se encontrava a capitania, devido à diminuição do comércio após a perda de Angola para os holandeses e a cessação do comércio com Buenos Aires.

Já está dito que estas terras pendem e dependem puramente do comércio e tanto crescem ou diminuem quanto este é mais ou menos frequente [...] por lhe faltarem as entradas e sacas do Rio da Prata e Angola de que vinham carregados de fazendas.⁴²⁰

⁴¹⁵ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da Formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 615.

⁴¹⁶ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p. 198.

⁴¹⁷ MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da Formação administrativa do Brasil*. *Op.cit.* p. 620.

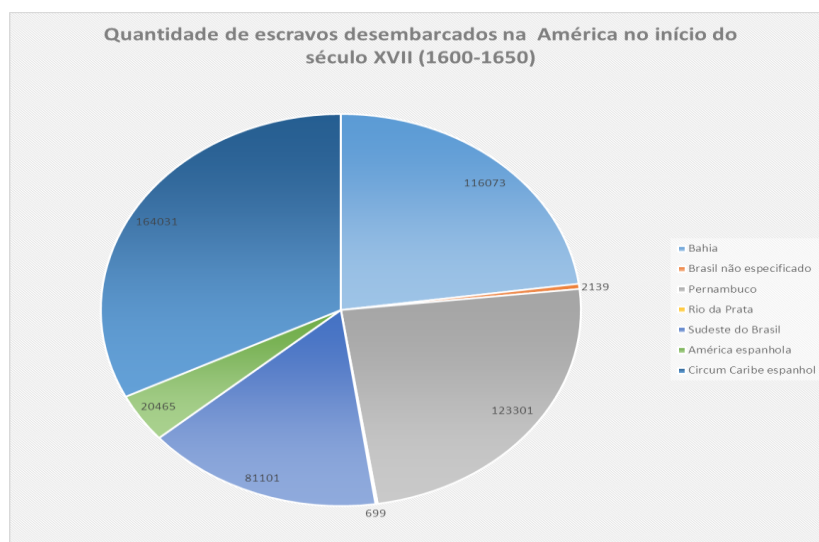
⁴¹⁸ *Ibidem*, p. 199.

⁴¹⁹ *Ibidem*, p. 622.

⁴²⁰ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 140. Carta dos oficiais da Câmara da Cidade do Rio de Janeiro ao rei [D.João IV] sobre a chegada da frota do general Salvador Correia de Sá e Benevides.(1645)

Como se pode observar, a situação do Rio era complicada e um outro grave problema para as finanças da Colônia e que trazia consequência diretas para o Rio de Janeiro era a ocupação de Angola pelos holandeses. O grosso dos escravos que abasteciam o mercado era oriundo do Congo e de Angola.⁴²¹ Para se ter uma ideia do prejuízo que isso causava, basta ver o número de escravos importados anualmente para essas regiões. O gráfico adiante demonstra a a quantidade de escravos desembarcados no início do século XVII nas localidades da América.

Gráfico 5



Fonte: slavevoyages.org. Elaboração da autora

Para Charles Boxer, foram imensos os lucros proporcionados pelo tráfico de escravos entre a África Ocidental e a América do Sul. Ainda de acordo com esse autor, os negros vendidos para as possessões espanholas, mesmo que ilegalmente, tinham um valor maior do que os vendidos para “suprir de braços a crescente indústria açucareira”.⁴²² Trocados por tecido em Angola, eram levados para o Alto Peru, onde valiam de quatrocentos a seiscentos pesos, de acordo com idade e condição física.⁴²³ O tráfico negreiro trazia inúmeros benefícios, tanto pela necessidade da mão de obra para as lavouras de cana-de-açúcar como para o próprio comércio, e, conseqüentemente, o recolhimento de impostos sobre ele feito nas alfândegas, já que, como vimos acima, era cobrada uma quantia por escravo que dava entrada nessas instituições. A carta de Gaspar Pacheco e Manuel Gonçalves Magriço ao Conselho Ultramarino demonstra bem os problemas causados pela falta de oferta de escravos,

⁴²¹ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. Op.cit. p. 237.

⁴²² BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. Op.cit. p. 238.

⁴²³ Cf. *Idem*.

[...] vendo-se neste Conselho o dano que podia vir a causar em todo o Estado do Brasil a falta de escravos negros para o fornecimento dos engenhos que lavram açúcares vindo por este respeito faltar o comércio que a este Reino dá tanto benefício e a V. Majestade tão grandes rendimentos.⁴²⁴

Traçado esse panorama, fica mais evidente a falta que fazia esse comércio e os prejuízos causados pela ocupação de Angola pelos holandeses. Um outro fator igualmente importante é que o lucrativo comércio de escravos proporcionava aos holandeses recursos financeiros para continuar a atacar o Brasil.⁴²⁵

Foi então que, a fim de recuperar o território, D. João IV nomeou Salvador Correia de Sá e Benevides capitão-general e governador de Angola. O rei determinou que lhe fossem dados galeões reais e ainda embarcações particulares em número possível de se angariar.⁴²⁶ Era imprescindível que Benevides partisse logo para Angola, para que o tráfico de escravos fosse restabelecido. Esse era também o desejo do governador-geral, conde Villa-Pouca, expresso em carta enviada ao Rio de Janeiro.

[...] e que a V.S^a. se não detenha nesse porto mais dias que aqueles que precisamente forem necessários para o apresto que for inescusável, pois a V.S^a. é tão presente a importância de se socorrer aquele Reino, de se não perder a monção e de se apressar a jornada de maneira que não possa o inimigo ter noticia alguma dela e se lhe divirta todo o meio de ele nos poder.⁴²⁷

Embora o governador-geral clamasse por certa urgência para a expedição, Benevides teve de que tomar certas precauções antes de deixar o Rio de Janeiro. Entre essas precauções destaca-se a arrecadação de provisões para a manutenção de sua tropa, que se formou pelos homens recrutados no local e por presidiários de Lisboa. Tratou de providenciar também o sal, produto de grande importância para a conservação da carne destinada à alimentação.⁴²⁸ E foi ainda por seu intermédio que moradores do Rio se prontificaram a emprestar seiscentos mil

⁴²⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 340. Petições de Gaspar Pacheco e Manuel Magriço nas quais solicitam autorização para cada um deles enviar um navio a Moçambique e a Ilha de São Lourenço, ao resgate de negros, para depois os conduzirem ao Estado do Brasil.(1644)

⁴²⁵ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*.Op.cit. p. 266.

⁴²⁶ *Ibidem*. p .256.

⁴²⁷ BN, Documentos Históricos, IV, p. 422. Provisão para o governador e capitão do Rio de Janeiro.

⁴²⁸ Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*.Op.cit. p. 267.

cruzados para a expedição, dinheiro esse essencial para suprir as necessidades da empreitada. Essa ajuda demonstra o interesse dos lavradores de cana e senhores de engenho das cidades fluminenses na obtenção de escravos para os seus negócios. Até mesmo a família Sá dispôs de recursos próprios para esse fim.⁴²⁹ A expedição partiu do Rio de Janeiro em maio de 1648 com destino a Angola. De acordo com Boxer, “além dos cinco galeões fornecidos pela Coroa, todos os outros navios, bem como todo o pessoal, munições e provisões, foram adquiridos com os fundos levantados no Rio de Janeiro”.⁴³⁰ A travessia do Atlântico durou dois meses e a frota chegou a Angola no início de julho. Embora os holandeses já tivessem sido prevenidos sobre a expedição saída do Brasil, não ofereceram muita resistência ao ataque da tropa de Benevides e logo se renderam. Após hastear a bandeira branca, mensageiros anunciaram a rendição e a disposição de fazê-la em condições favoráveis. Aos flamengos foi dada a prerrogativa de estipular as condições do acordo. Dessa forma, ficou acertado por ambas as partes em agosto, que os holandeses deixariam aquela região e levariam seus pertences. Portugal deveria oferecer os navios para isso.

Resolvida essa questão, ficou novamente garantido o abastecimento de escravos para o Brasil, o que era essencial para a manutenção e o bom desempenho da economia da colônia e mesmo de Portugal. Nesse sentido, uma das primeiras medidas de Benevides foi restabelecer o comércio de escravos com o Brasil. Tinha esperança de reabrir o tráfico com Buenos Aires, pois sabia o quanto era necessária a mão de obra escrava para os colonos espanhóis e, na mesma medida, da importância da prata para o Brasil e para a Coroa portuguesa. Segundo Charles Boxer, em carta ao rei em janeiro de 1648, Benevides contou que havia enviado uma embarcação a Buenos Aires,

de conformidade com a permissão de Vossa Majestade, a fim de ver se os espanhóis aprovam o tráfico que será de grande proveito e vantagem para os domínios de Vossa Majestade, por causa da prata que disso advirá, fazendo com que eles se tornem mais prósperos, o Brasil cresça e os vassalos de Vossa Majestade fiquem ricos.⁴³¹

Ainda de acordo com Boxer, um boletim datado de 8 de novembro de 1649 refere-se ao tráfico negreiro entre Angola e o Rio da Prata como já restabelecido. Entretanto, vale ressaltar

⁴²⁹ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. Op.cit. p. 267

⁴³⁰ *Ibidem*, p. 269.

⁴³¹ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. Op.cit. p.292.

que não se tem informação a esse respeito na documentação.⁴³² O fato é que depois da Restauração esse comércio sofreu forte abalo, nunca mais retornou à sua movimentação como no período filipino.

Um outro acontecimento que trouxe efeito adverso ao Rio de Janeiro e repercussão sobre a vida econômica da colônia foi a criação da Companhia Geral do Comércio, em 1649. A Companhia deveria manter uma frota para escoltar os navios mercantes que seguiam a rota do Brasil para Portugal. As despesas dessa escolta seriam cobertas pelos direitos de avaria, da seguinte forma:

Quadro 3

Despesas de seguro dos navios
600 réis por caixa de açúcar ou tabaco
300 réis por barril de açúcar ou tabaco
100 réis por rolo de tabaco extra caixa
20 réis por couro

Quadro 4

Despesas de seguro das mercadorias transportadas
140 réis por arroba de açúcar branco
120 réis por arroba de açúcar mascavo
110 réis por arroba de açúcar bruto
150 réis por arroba de tabaco
80 réis por couro

Fonte: MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670*. Editorial Estampa, 1997, p.208. Elaboração da autora.

Esses direitos eram pagos aos feitores da Companhia, nas alfândegas do Reino, como se fossem impostos aduaneiros.⁴³³ O pagamento era a prazo e feito apenas no regresso.⁴³⁴ Além

⁴³² Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. *Op.cit.* p.292.

desse rendimento, a Companhia também possuía o dos fretes dos navios de escolta, que, como já mencionado, embora fossem embarcações de guerra, tinham a permissão de levar mercadorias, desde que não excedesse um terço de sua capacidade.⁴³⁵

É importante enfatizar que a Companhia, como já vimos anteriormente, tinha o monopólio de introdução no Brasil de quatro gêneros: vinho, farinha, óleo e bacalhau. Também seria responsável pelo estanco do corte e transporte do pau-brasil. Tinha por obrigação ainda enviar ao Brasil todos os anos duas frotas em comboios e somente pelos seus navios poderiam ser embarcados para a Europa os produtos do Brasil.⁴³⁶ A fim de preservar seus lucros foi proibida a fabricação de cachaça em todo o Estado do Brasil, pois o consumo desse produto diminuía a procura do vinho oriundo da metrópole, o que era prejudicial aos interesses da Companhia. Apenas aos negros dos engenhos era feita uma exceção para poder consumir a aguardente da cana. Essa proibição representava uma grande perda para o Rio de Janeiro, já que se produzia não apenas para o consumo local, mas também para a exportação para Angola, onde servia como pagamento de escravos.⁴³⁷ Também foi solicitado às câmaras que contribuíssem no que fosse necessário para a Companhia, “auxiliando seus administradores e representantes e cumprindo fielmente os privilégios de que se achava investida”.⁴³⁸

A primeira frota da Companhia de Comércio saiu de Lisboa em novembro de 1649 para o Brasil sob o comando do conde de Castelo Melhor, que vinha designado para ser o governador-geral do Brasil. Estava assim instituído o monopólio dos transportes e, por conseguinte, a Companhia também podia exercer forte influência nos preços e no comércio, já que, ao ser a única a levar as mercadorias do Brasil para a Europa, podia impor seus preços, negar-lhes o embarque e coagir os comerciantes a aceitarem suas condições. “Era do comércio, praticado por essa forma, que os organizadores da empresa contavam conseguir lucros, e não da indústria de transportes.”⁴³⁹

A insuficiência de gêneros trazidos por essa frota causou o desabastecimento do Rio de Janeiro e um aumento de preços dos produtos, o que gerou grave prejuízo à economia.⁴⁴⁰

⁴³³ FREITAS, Gustavo. A Companhia Geral do Comércio do Brasil[1649-1720]:subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. *Revista de História*. USP,1951, p. 89.

⁴³⁴ Cf. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670. Op.cit.*, p. 20.

⁴³⁵ FREITAS, Gustavo. A Companhia Geral do Comércio do Brasil[1649-1720]:subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. *Op.cit.* p. 89.

⁴³⁶ Cf. COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete. Op.cit.* p. 137.

⁴³⁷ Cf. *Ibidem*,p. 138.

⁴³⁸ COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete. Op.cit.* p. 138.

⁴³⁹ COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete. Op.cit.* p. 137

⁴⁴⁰ Cf. *Ibidem*, p. 138.

Tal situação pode ser evidenciada pela informação do capitão Francisco da Cruz, que havia estado naquela parte e descreveu a situação em que se encontravam os moradores não só pela falta das mercadorias, mas por problemas referentes à venda do açúcar, o que influía no pagamento da infantaria.⁴⁴¹

Por haver neste Conselho noticia que o capitão Francisco da Cruz havia vindo da Capitania do Rio de Janeiro a esta fosse enviado pelo Governador e Câmara da mesma praça representar a V.Majestade as necessidades que nela padecia [...] Se condenou que dissesse e representasse o preço que então valia por venda geral ou particular o vinho, azeite, farinha e bacalhau, que são os da Companhia Geral de Comércio. E se deles havia a abundancia necessária e eram de levar grandes e também se havia vendas por segundas mãos na mesma capitania e por que preços.⁴⁴²

Além disso, a venda de pouca quantidade de gêneros trouxe prejuízo não só aos negócios fluminenses, mas também acarretou redução das arrematações de contratos e subsídios aplicados naquela praça.⁴⁴³ Em carta ao rei D. Afonso VI, o governador Tomé Correia de Alvarenga relata:

Esta praça está limitada pelo pouco comércio padecendo a falta de gêneros a que se obrigada a Companhia Geral do Comércio meter neste Brasil pelo não haverem feito neste comboio e nas mais em tão pouca quantidade que sempre se experimenta o mesmo efeito. E pelo estado do comercio e senão meterem os gêneros estão as rendas de V. Majestade e subsidio aplicado a elas não prometendo avanço pela muita perda que alcançam os contratadores das ditas rendas.⁴⁴⁴

⁴⁴¹ AHU, ACL, CU, Rio de Janeiro, Cx. 3, Doc. 207. Informação do capitão Francisco da Cruz sobre o estado em que deixou a praça do Rio de Janeiro, descrevendo a falta de sal, azeite, vinho e bacalhau, gêneros comercializados pela Companhia Geral do Comércio do Brasil.(1651)

⁴⁴² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 3, Doc. 207. Informação do capitão Francisco da Cruz sobre o estado em que deixou a praça do Rio de Janeiro, descrevendo a falta de sal, azeite, vinho e bacalhau, gêneros comercializados pela Companhia Geral do Comércio do Brasil.(1651)

⁴⁴³ AHU, ACL, Rio de Janeiro, CX. 3, Doc. 313. Carta do governador do Rio de Janeiro, Tomé Correia de Alvarenga ao rei [D. Afonso VI] informando a situação causada pela Companhia de Comércio desta praça, ao comercializar poucos gêneros acarretando na redução de arrematações dos contratos e dos subsídios aplicados naquela praça.(1657)

⁴⁴⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, CX. 3, Doc. 313. Carta do governador do Rio de Janeiro, Tomé Correia de Alvarenga ao rei [D. Afonso VI] informando a situação causada pela Companhia de Comércio desta praça, ao comercializar poucos gêneros acarretando na redução de arrematações dos contratos e dos subsídios aplicados naquela praça.(1657)

Dessa forma, podemos observar que a diminuição da atividade comercial afetou não só o abastecimento da capitania, mas também influenciou na arrecadação das rendas da Coroa e da Câmara. No quadro adiante temos a relação dos navios enviados pela Companhia.

Quadro 5

Navios enviados pela Companhia Geral de Comércio do Brasil	
1649	19 navios
1651	Frota menor
1653	62 navios
1655	Regressa com 139 embarcações que transportam 53.221 caixas de açúcar, tabaco, couro e madeira
1656	A frota não trouxe as mercadorias do estanco
1658 ou 1659	Fraca produção de açúcar. Apenas regressa a metade da frota, com seis mil caixas do produto. A outra metade fica à espera da próxima leva
1661	Parte nova esquadra, retardada por temor de ataque espanhol
1662	A oitava frota só aporta no fim do ano
1664	Cerca de 20 navios partem de Lisboa

Fonte: MAURO, Frédéric. Portugal, *O Brasil e o Atlântico:1570-1670*. Lisboa, Estampa, 1997, p. 209. Elaboração da autora.

De um modo geral, os resultados eram bons para a Companhia, como afirma Mauro, mas eram grandes as queixas dos moradores da colônia. Dentre essas queixas podemos citar a que entendia que as armadas do comboio causavam a ruína do comércio do Rio de Janeiro, pois pela sua irregularidade, devido às guerras e às opressões por que passava o Reino, estabelecia um clima de insegurança. Além disso, o reduzido volume de produtos trazidos pelos navios promovia a falta de gêneros na praça. E, ainda diante de todos esses inconvenientes, os ministros do governo, os atravessadores e os mercadores de todos os gêneros tiravam proveito

da situação, arrematavam as mercadorias e as revendiam por preços mais altos do que os de costume.⁴⁴⁵

As armadas pelos movimentos das guerras e opressões do reino, as dúvidas de suas idas aqueles moradores, e quando chegam a ir é de ano em ano e com achem a terra a falta destes ou daqueles gêneros ou os ministros do governo os tomam sobre si fazendo destes estancos ou os mercadores que vão de mar em fora se fecham com eles levando-os uns e outros a altos preços que como não há esperança de navios até a frota seguinte que se dá de um a um ano, tem o gasto certo e os mercadores imaginando faltas no decurso do ano se posse dos gêneros que a terra estava falta pelos excessivos preços que lhe oferecem.⁴⁴⁶

Em 1654, uma junta especial reunida retira da Companhia o estanco das quatro mercadorias. As queixas diminuem, mas mesmo assim não cessam. A inconstância das frotas é um grande problema que persiste.⁴⁴⁷

Mas, além das vantagens de natureza econômica, a Companhia gozava também de vantagens de natureza política, como a independência diante de tribunais, podia consultar diretamente o rei, como faziam os Conselhos da Fazenda e Ultramarino.⁴⁴⁸ Um bom exemplo das prerrogativas é que os governadores não tinham jurisdição alguma tanto no mar quanto na terra para punir os crimes praticados no Brasil pelos oficiais das armadas. Dessa forma, queixava-se o governador da Capitania do Rio de Janeiro de que os oficiais, os soldados e mais gente das frotas, “cometendo nas partes do Brasil ilícitos e insolências, sendo remetidos aos ditos cabos, não são castigados naquele Estado, nem neste Reino”.⁴⁴⁹ Assim, cientes da impunidade, tinham a ousadia de cometer mais delitos, sem que ninguém pudesse puni-los.

⁴⁴⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 373. Carta do Procurador-geral do Estado do Brasil José Moreira de Azevedo ao príncipe regente D. Pedro sobre uma carta do Abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, doutor frei Mauro da Assunção, em que informa as causas da ruína do comércio do Rio de Janeiro, indicando a forma como o mesmo é feito através de frotas, o poder dos ministros e governadores e a influência destes na escolha de pessoas para os cargos públicos, apontando as medidas que devem ser tomadas para ultrapassar a situação.(1669)

⁴⁴⁶ *Idem.*

⁴⁴⁷ Cf. MAURO, Frédéric. *Portugal, O Brasil e o Atlântico:1570-1670. Op.cit.* p. 210.

⁴⁴⁸ Cf. FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral de Comércio do Brasil(1649-1720):subsídios para a História Econômica de Portugal e Brasil. Op.cit.* p. 90.

⁴⁴⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Caixa 4, Doc. 368. Consulta do conselho Ultramarino ao rei [D. Afonso VI] sobre uma carta do ex governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo em que se queixa de não ter jurisdição para punir os crimes praticados no Estado do Brasil pelos oficiais das armadas da Companhia Geral do comércio.(1668)

Podemos concluir que, paradoxalmente, a Companhia Geral de Comércio, ao mesmo tempo em que proporcionou lucros elevados aos seus acionistas, devido à concessão de privilégios, causou graves prejuízos à população, ao comércio e à economia do Rio de Janeiro.⁴⁵⁰

Diante de tudo o que vimos até aqui, concluímos que ao longo do período da União Ibérica o Rio de Janeiro cresce política e economicamente, adquire um papel de destaque entre as capitanias do Centro-Sul. Pode-se destacar também que nesse período o incremento da cultura canavieira permitiu que a capitania ingressasse no circuito comercial ultramarino e se integrasse ao sistema colonial que se constituía. Em termos mais amplos, o Rio de Janeiro adquiriu posição estratégica na América lusa, na medida em que se constituiu um intenso comércio com o Rio da Prata após a segunda fundação de Buenos Aires, e foi um dos vértices da triangulação entre essa praça e Angola. Seu destino mercantil foi mantido durante a Restauração, apesar das inflexões causadas pela mudança da conjuntura política. A ajuda de seus moradores para a reconquista de Angola (1648) foi primordial para a manutenção das atividades de exploração colonial, uma vez que a mão de obra escrava era essencial para o trabalho no Brasil.

⁴⁵⁰ Cf. COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete*. *Op.cit.* p. 139.

3. A ALFÂNDEGA DO RIO DE JANEIRO: ESTRUTURAÇÃO E DINÂMICA (CA.1580-CA.1668)

*Notória coisa é que uma das melhores que Vossa Majestade possui pela Coroa de Portugal é o Estado do Brasil, neste se mostrara o quanto rende assim os dízimos dele como os direitos que as suas Alfândegas se lhe pagam.*⁴⁵¹

A Alfândega, segundo Ferreira Borges, “é uma instância de arrecadação de direitos de entrada ou saída de gêneros”,⁴⁵² responsável pela fiscalização das fazendas enviadas para o exterior ou dele provenientes. Tanto em Portugal como em seus domínios coloniais, a aduana também era encarregada da aplicação de medidas de caráter econômico em ações que tinham por objetivo promover a regulação do mercado. Tinha uma estrutura interna própria e hierarquizada e, por ser parte integrante da administração colonial, subordinava-se a uma legislação e a um conjunto de práticas que tinham por finalidade não apenas a fiscalização do comércio externo, mas também a execução de política econômica vigente: o mercantilismo.⁴⁵³

⁴⁵¹ Livro 1º do Governo do Brasil (1607-1631). Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, p. 47.

⁴⁵² ALVES, Jorge Fernandes. *Metamorfoses de um lugar: de Alfândega nova a Museu dos Transportes e Comunicações*. Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006 / Cf. LENCASTRE, F. Salles. *Estudo sobre as portagens e as Alfândegas em Portugal* (séculos XII a XVI). Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

⁴⁵³ O mercantilismo foi definido por Joel Serrão como “um conjunto de doutrinas ou simplesmente opiniões que predominaram na interpretação dos fatos econômicos entre o fim do século XV e o fim do século XVIII. Assim podemos dizer que [nesse período] houve em quase todos os países europeus uma política econômica semelhante, mas [...] em cada país, as circunstâncias [...] impunham modificações nos conceitos e faziam supressões e [acréscimos, tendo sido] vãs todas as tentativas para encontrar uma teorização do mercantilismo (SERRÃO, Joel. *Pequeno dicionário da História de Portugal*. Porto, Figueirinhas, 1993, p. 476-477). Conceito semelhante é estabelecido por Pierre Deyon, que afirma não existir definição comum do mercantilismo e de seus caracteres fundamentais. Para esse autor, uns falavam de nacionalismo autárquico, outros do intervencionismo do Estado, outros atribuíam uma importância primordial ao bulionismo, isto é, à crença de que a acumulação dos metais preciosos seria a única forma de riqueza. Um outro aspecto levantado por Deyon é que ao se conceituar o mercantilismo do ponto de vista apenas comercial, ignorava-se que esse era também um sistema manufatureiro, agrícola e ainda toda uma concepção de poder estatal (DEYON, Pierre. *O mercantilismo*. São Paulo, Perspectiva, 2001). Kalina Vanderlei Silva e Maciel Henrique Silva definem mercantilismo como um conjunto de ideias e práticas econômicas dos Estados da Europa ocidental entre os séculos XV a XVIII voltadas para o comércio e baseado no controle da economia pelo Estado, durante o período do absolutismo europeu. De acordo com os autores, a palavra mercantilismo só começou a ser usada pelos economistas clássicos no fim do século XVIII para se referir às rígidas práticas de intervenção do Estado na economia. Eles também defendem que o mercantilismo não existiu como um conjunto coeso de ideias e práticas econômicas nem como um grupo de pensadores da economia como uma filosofia comum. Citam ainda que o historiador Francisco Falcon distingue três fases mercantilistas na história da Europa: a primeira diz respeito ao século XVI e à criação do sistema mundial moderno, com a expansão ultramarina e a fundação de colônias na América. Nesse período, a Europa passou a comandar uma rede de comércio mundial. A segunda fase, no século XVII, representou uma crise, a crise do século XVII, caracterizada pela redução das atividades produtivas e comerciais [...]; a terceira fase, do século XVIII foi marcada pela retomada da prosperidade do século XVI, ao lado da ascensão da burguesia, que deu novos rumos à economia europeia, a partir da reivindicação de menor intervenção do Estado na economia,

Dessa forma, não é difícil de entender os motivos que a levaram desde cedo a se confrontar com problemas como o “contrabando, por subtração ao controle alfandegário, e o roubo de mercadorias armazenadas, por artes várias”.⁴⁵⁴

Nesse sentido, o sistema alfandegário desempenhou um importante papel na legitimação do poder real, já que a instalação dos postos de cobrança dos tributos evidenciava o controle do poder político sobre um território.⁴⁵⁵ Por ser responsável por uma importante fonte de receitas, contribuiu para a consolidação do poder do Estado e seus rendimentos eram indispensáveis para o seu funcionamento.

Era também de competência da Alfândega o serviço de aferição dos navios e das hipotecas marítimas., recebendo os relatórios do mar dos capitães dos navios e o manifesto de bordo, os quais visava na chegada e na partida das embarcações.⁴⁵⁶

No presente capítulo, analisaremos a Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica. A partir dos fragmentos encontrados, nossa intenção é desvendar o máximo possível a estrutura e a dinâmica dessa instituição, que foi essencial para a transferência das rendas para os grupos dominantes do Estado.⁴⁵⁷ Vale dizer que os objetivos da administração dos Habsburgo em relação à área fiscal eram melhorar o sistema de cobrança de impostos e promover formas mais ágeis de lidar com questões financeiras. A obtenção de lucros era o principal objetivo da Coroa e para isso era necessária uma maior racionalização das medidas implantadas, além de uma concentração de esforços com o objetivo de atenuar a heterogeneidade e a descentralização que eram recorrentes. Tudo isso para que se alcançasse um controle efetivo sobre a administração fiscal.

que finalizou as práticas mercantilistas e originou o liberalismo. [...] Como conjunto de práticas econômicas, ele está na origem mesma da colonização promovida pelos países ibéricos, direciona as economias desses países para a formação de colônias e a exploração comercial (SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de conceitos históricos*. São Paulo, Contexto, 2009)

⁴⁵⁴ ALVES, Jorge Fernandes. *Metamorfoses de um lugar: de Alfândega nova a Museu dos Transportes e Comunicações*. Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006.

⁴⁵⁵ Nos portos a alfândega tem atribuições particularmente importantes, pois além das visitas e controles (semelhantes aos que se efetua nas fronteiras) o litoral marítimo é uma delas - exerce também [como já vimos] a cobrança dos direitos correspondentes. (SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993. p.69).

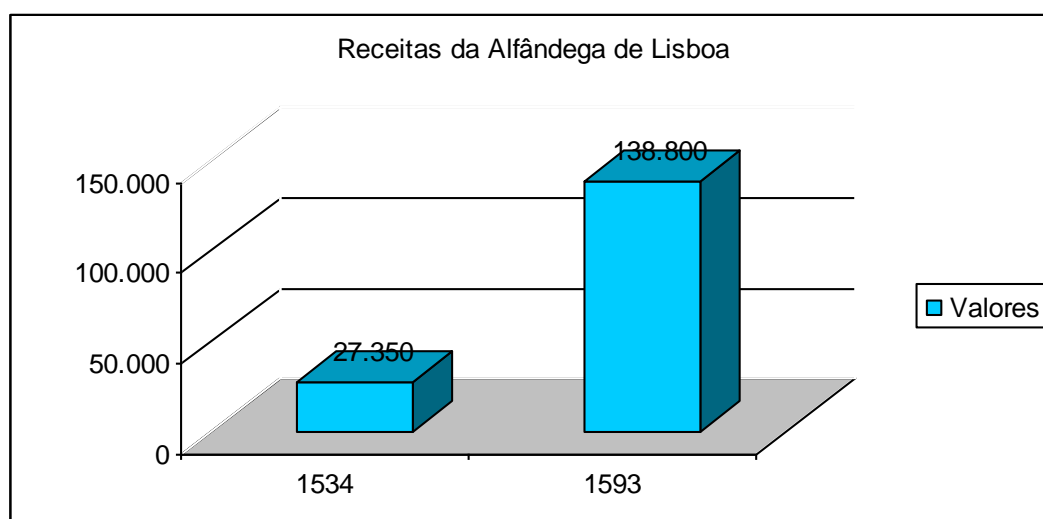
⁴⁵⁶ Cf. *Ibidem*. p.69

⁴⁵⁷ Cf. SALGADO, Graça. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. *Op.cit.* p. 83.

3.1. A Alfândega e a legislação

De acordo com José Vicente Serrão, “o comércio externo foi o setor mais dinâmico da economia e o principal responsável pela criação de riquezas”,⁴⁵⁸ fato que podemos observar pelo aumento do trato internacional e da arrecadação da Alfândega de Lisboa, que passou de 27.350 réis em 1534 para 138.800 réis em 1593, um aumento de 386,54%. O gráfico adiante nos permite dimensionar esse incremento das receitas aduaneiras de Lisboa.

Gráfico 6



Fonte: GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II.* Apud. MATTOSO, José. *História de Portugal*. Lisboa, Estampa, 1997, p. 91. Elaboração da autora.

Os impostos sobre o comércio resultaram na forma mais eficiente de arrecadação fiscal. Também eram os menos sentidos pela população e pelo setor produtivo.⁴⁵⁹ Assim, não é de se estranhar que a fixação de postos alfandegários tenha sido uma preocupação constante da Coroa, já que era da cobrança aduaneira que provinha a maior parte dos seus rendimentos.⁴⁶⁰

Segundo José Serrão, em todas as capitanias da colônia americana portuguesa havia casas de Alfândega.⁴⁶¹ Para se importar ou exportar mercadorias era necessária a passagem

⁴⁵⁸ SERRÃO, José Vicente. O quadro econômico. In: MATTOSO, José. *História de Portugal*. Lisboa, Estampa, 1998. p. 89.

⁴⁵⁹ Cf. MAGALHAES, Joaquim Romero. A Fazenda. In: MATTOSO, José. *História de Portugal: no alvorecer da modernidade*. *Op.cit.* p. 100.

⁴⁶⁰ Cf. *Idem.*

⁴⁶¹ SERRÃO, José. *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1963. p. 95.

pelos serviços alfandegários, para a anotação e a verificação das fazendas e em alguns casos o pagamento dos respectivos impostos.⁴⁶² Assim, a cobrança nas aduanas dos direitos sobre o comércio era um mecanismo que permitia a “extração quase direta de ganhos fiscais pela monarquia”.⁴⁶³

O marco legislativo mais importante das aduanas foi o Foral da Alfândega de Lisboa, datado de 1587, quando Portugal e suas conquistas estavam agregados à Coroa espanhola. Esse foral⁴⁶⁴ serviu como regulamento para todas as alfândegas do Império português e foi o alicerce para a estruturação das aduanas no Brasil. Tinha por objetivo consolidar e ajustar a legislação aduaneira aos novos tempos e, conseqüentemente, promover uma arrecadação mais eficiente. De acordo com informações contidas no preâmbulo, o foral que vigorava até então se encontrava defasado devido à evolução do comércio e ao estabelecimento das novas rotas comerciais com as Índias Orientais e Ocidentais. Essas rotas proporcionaram um significativo aumento na movimentação do porto de Lisboa. O uso das normas até então em vigor acabava por causar ausência de clareza e ambigüidades, já que muitas provisões encontravam-se obsoletas e prejudicavam a ação dos provedores e oficiais aduaneiros. Assim, com o intuito de aperfeiçoar a administração das alfândegas, D. Filipe II ordenou ao vedor da Repartição do Reino, aos juizes e oficiais por ele nomeados que elaborassem um novo foral, com vistas à boa arrecadação dos direitos alfandegários e ao maior controle em relação aos despachos das mercadorias.

Dom Filipe por graça de deus Rei de Portugal, e dos Algarves, daquém e dalém mar em África, sendo de Guiné, e da conquista e navegação comércio de Etiópia, Arábia, Persa e da Índia, etc. Faço saber aos que este Foral, e Regimento virem que sendo informado, que era necessário prover-se novamente no modo que se devia ter na arrecadação dos meus direitos da Alfândega desta cidade de Lisboa: assim por ser muito antigo o Foral de que se nela até agora usou, como pela diversidade dos casos que depois dele sucederam pela variedade dos tempos e que não arrecadavam os direitos da dita Alfândega pela ordem que convinha a meu serviço, nem o Provedor, e oficiais dela podiam dar certa determinação nas coisas que muitas vezes

⁴⁶² Cf. ALVES, Jorge Fernando. *Metamorfoses de um lugar: de Alfândega nova a Museu dos Transportes e Comunicações*. Associação para o Museu dos Transportes, 2006.

⁴⁶³ PUNTONI, Pedro. A Provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. *Op.cit.* p. 90.

⁴⁶⁴ Foral, segundo Bluteau, é uma carta de privilégios de leis dada a uma corporação (BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da Língua Portuguesa*. Lisboa, Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. p. 626).

sucediam, por se não usar quase em todo o dito Foral, e pela confusão que causavam as muitas provisões que depois dele ordenavam, encontrando-se em muitos casos, pelos quais respeitos querendo prover na boa arrecadação dos ditos direitos, pela maneira que pertencem a minha Fazenda, e na administração da dita Alfândega, e sobre todas as mais coisas tocantes a ela, para que o Provedor e Oficiais a governem em tudo, despachando as partes conforme o direito. Mandeí ao Vedor de minha Fazenda da Repartição do Reino, Juízes e mais Oficiais dela por mim nomeados, que juntamente com o Provedor da dita Alfândega, ordenassem, e fizessem novo Foral à dita casa, com a consideração devida, assim no que tocava a meu serviço, boa arrecadação dos direitos da dita Alfândega, como ao despacho, e haviamento das partes, e sendo na dita ocupação, por espaço de muito tempo, vendo o dito Foral antigo, e Regimentos e provisões passadas sobre a Alfândega, examinando tudo me deram particular conta deste Foral. E visto por mim. Hei por bem, e me praz, que daqui em diante se use dele, e não do antigo, nem de outras provisões algumas, de qualquer qualidade, e sustância que sejam, que em parte, ou em todo forem contrário deste Foral, porque todas derrogo, e hei por derogados [...].⁴⁶⁵

O Foral da Alfândega de Lisboa tinha 129 capítulos. Com o objetivo de traçar um panorama geral desse documento e a fim de se estabelecer uma melhor compreensão do sistema aduaneiro, elaboramos um quadro com o resumo do conteúdo dos seus capítulos.

Quadro 6 – Resumo do Foral da Alfândega de Lisboa

Capítulos	Resumo
Cap. 1 a 35	Tratam das mercadorias que entram na Alfândega de Lisboa e regulam: o modo pelo qual as embarcações devem entrar nesse local; como as mercadorias terão de ser descarregadas e levadas até os armazéns da Alfândega; o procedimento do despacho e do pagamento dos direitos; de que modo esses pagamentos

⁴⁶⁵ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes.Lisboa, Oficina Francisco Borges de Sousa, 1783. p. 1.

	devem ser escriturados nos livros; como as mercadorias despachadas devem ser retiradas da Alfândega pelos proprietários; qual a mercadoria isenta de direitos e como se dará o seu despacho.
Cap. 36 a 52	Abertura dos fardos, despacho e restituição das mercadorias que não pagam direitos.
Cap. 53 a 61	Despacho dos panos finos e das sedas importadas da Espanha pelos portos de terra.
Cap. 62 a 66	O mesmo quanto às alfândegas das províncias do Reino e aos estrangeiros.
Cap. 66 a 68	Penas dos transgressores dessas disposições. Barcos que conduzem mercadorias pelo Tejo. Mercadorias procedentes de outros reinos.
Cap. 69 a 71	Do manifesto das coisas descaminhadas.
Cap. 72	Direitos das mercadorias pertencentes à Alfândega de Lisboa.
Cap. 73 a 81	Direitos de baldeação (casos em que as mercadorias entram na Alfândega apenas para ser protegidas de algum perigo no mar), como e em que caso essa se permite.
Cap. 93 a 97	Apreensão de mercadorias: selos falsos ou falta deles; devassas desses casos; mercê das apreensões.
Cap. 98	Infrações deste foral sem haver apreensão de mercadorias: denúncias e prisões.
Cap. 99	Resistência aos oficiais da Alfândega.
Cap. 100 a 103	Como se processam e sentenciam os feitos dos descaminhados; alçada da mesa e do provedor; recursos.
Cap. 104 a 106	Depósito do valor das penas para ser ouvido; entrega das mercadorias durante o processo.
Cap. 107 a 109	Execução das sentenças; aplicação do produto das arrematações. O provedor é juiz privativo: recurso dele.
Cap. 110 a 112	Jurisdição administrativa sobre os negócios da Alfândega.
Cap. 113 e 114	Como se cobram e executam os direitos e as dívidas da

	Alfândega.
Cap. 115 e 116	Preferência entre a Alfândega e outros credores.
Cap. 117	Não bastam os bens dos devedores originais.
Cap. 118 a 120	Como o executor deve proceder na execução das dívidas; recursos dele; conclusão; livro das fianças.
Cap. 121 a 124	Lealdamento das pessoas privilegiadas. Coisas que lhe mandam ou dão graciosamente.
Cap. 125 e 126	Lealdamento das pessoas não privilegiadas: coisas procedidas de suas rendas ou mandadas graciosamente.
Cap. 127 a 129	Despacho de certas mercadorias; embargos de mercadorias dentro da Alfândega ou os assentamentos dele. Saída de embarcações.

Fonte: CARNEIRO, Manoel Borges. *Resumo Chronológico das leis mais úteis no foro e uso da vida civil*. Lisboa, Impressão Régia, 1818. Elaboração da autora.

Logo no primeiro capítulo do foral pode ser observado o rigor fiscal que se pretende implantar, pois foi determinado que qualquer tipo de embarcação, tanto de naturais do Reino quanto de estrangeiros, mesmo que em caso fortuito, deveria se dirigir ao porto e estaria sujeita às autoridades alfandegárias. E em nenhuma hipótese poderia descarregar mercadorias em locais onde não houvesse alfândegas.

Primeiramente ordeno, e mando que todas as naus, urcas e navios, e assim toda a outra sorte de embarcações, de qualquer qualidade que forem assim meus naturais, como dos Reinos estrangeiros, que de mar em fora vierem demandar a barra e porto desta cidade, ou venham fretados para ela, ou em caso fortuito a demandarem, ou venham buscar a franquia do dito porto para nela venderem suas mercadorias; quando pelas razões ou por quaisquer outras, de qualquer qualidade que forem surgirem davante de algum dos lugares desta dita barra [...] não poderão nos ditos lugares e partes descarregar.⁴⁶⁶

⁴⁶⁶ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes*. *Op.cit.*

A mesma proibição dos navios mercantes se estendia aos de guerra, devendo todos estarem sujeitos às autoridades alfandegárias. O foral também estabelecia ainda punições (multas) aos proprietários de moradias nas cidades ou no campo que recolhessem em suas propriedades mercadorias descarregadas ilicitamente de qualquer embarcação.

E a mesma ordem guardarão todas e qualquer armadas [...] e descarregando-se algumas mercadorias e mantimentos dos ditos navios das armadas, ou dos navios mercantes em alguma casa, quinta ou casal ou provando-se perante o Provedor da Alfândega [...] que nos ditas partes se recolheram será condenado o dono [...] que a tal tempo for morador [...].⁴⁶⁷

O foral estipulava também a proibição da entrada nas embarcações de pessoas estranhas à tripulação sem licença do provedor da Alfândega, sob pena de multa. Todavia era permitido apenas aos mestres dos navios buscarem mantimentos em seus batéis para o provimento dos homens da sua guarnição. Assim que os navios chegassem ao porto, deveriam ser logo vistoriados por um oficial de saúde para que, em um segundo momento, os fiscais aduaneiros entrassem e permanecessem nas embarcações até que ancorassem no cais da Alfândega. No caso de vários navios chegarem juntos ao porto, deveriam ser agrupados e os guardas aduaneiros embarcariam nos que mais mercadorias tivessem, ficando atentos aos demais para que não fosse retirada coisa alguma deles sem que estivessem devidamente ancorados no cais da Alfândega.⁴⁶⁸

As embarcações estrangeiras que tivessem de parar no porto para o abastecimento de água e mantimentos, ainda que não pretendessem descarregar mercadoria, teriam de apresentar em três dias a carta de fretamento⁴⁶⁹ ao provedor e aos oficiais da Alfândega.⁴⁷⁰ O

⁴⁶⁷SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes.Lisboa, Oficina Francisco Borges de Sousa, 1783.

⁴⁶⁸ *Idem*.

⁴⁶⁹ Segundo Pereira e Souza, essas cartas eram um contrato com a descrição das mercadorias transportadas, o valor do transporte e o consentimento dos portos (SOUZA, . Joaquim Caetano Pereira e. *Diccionario jurídico theoretico e práctico remissivo às leis extravagantes*. Lisboa, Typografia Rollandiana, 1827.Tomo 2.). Para Antonio de Moraes Silva, tais cartas eram escrituras que continham o ajustamento do frete do navio, era efetivamente o contrato pelo qual o mestre da embarcação alugava o navio em todo ou em parte a um mercador para o transporte de suas mercadorias e se obrigava a conduzi-la a um lugar de destino mediante o preço de um frete .(SILVA, Antonio de Moraes. Dicionário da língua portugueza, .v. 1, 1813).

⁴⁷⁰ Um requerimento do capitão francês Matheus de La Haia Leão, anterior a 1641, ilustra esse capítulo do Foral em relação à Capitania do Rio de Janeiro: “Em 12 deste mês corrente veio a Alfândega Matheus de La Haya Lião e disse na mesa que ele era um capitão frances que havia chegado de França ao porto de franquia desta cidade e me pediu licença para estar nele alguns dias em que havia de impetrar de V. Majestade confirmação da promessa que lhe fizeram seus embaixadores na Corte de França para poder ir ao Rio de Janeiro, Estado do Brasil com três navios carregados de fazendas. E porque pelo Foral da Alfândega está disposto que quando

não cumprimento dessa ordem acarretaria multa e obrigatoriedade da descarga das mercadorias e o pagamento dos direitos aduaneiros. O capítulo 9 complementa essas disposições. Assim, para ser considerados de passagem, os navios deveriam apresentar aos oficiais, carta de fretamento pública, sob pena de em caso de não apresentá-la ter de proceder à descarga da mercadoria para o pagamento dos direitos alfandegários. A exceção era feita para os casos em que os donos das mercadorias se encontrassem nos navios. Nesse caso, carta de fretamento poderia ser de instrumento particular, ou seja, feita por qualquer pessoa capaz e sem a intervenção do poder público.

E sendo caso que alguns dos ditos navios vinham dos portos destes Reinos [...] posto que não tragam cartas publicas de fretamento, nem venham neles os próprios donos das mercadorias, trazendo conhecimentos rasos de seus fretamentos em que se declare que vão para outros portos se lhe dará despacho como trouxessem as ditas cartas de fretamento públicas.⁴⁷¹

As cartas de fretamento eram contratos firmados em cartório em que o dono da embarcação se comprometia a transportar a mercadoria de um mercador até determinado porto, mediante um valor acertado entre as partes.⁴⁷² Tais cartas podem ser observadas nos registros do 1º Ofício de Notas do Rio de Janeiro Só como exemplo citamos a relativa ao fretamento do Navio Nossa Senhora do Monte Serrate(1610)⁴⁷³ a da caravela *Nossa Senhora da Esperança* em que o mestre Pedro Anes (mestre) e Gonçalo Correia de Sá (fretador) são as partes envolvidas⁴⁷⁴ E ainda a datada de 1617, registrada no mesmo cartório, onde o mestre da embarcação Antonio Pacheco se comprometia perante Francisco Costa a transportar farinha para Angola.⁴⁷⁵

O foral, no capítulo 10, tratava dos casos em que os mestres dos navios, em decorrência de algum imprevisto, como desvios de rotas, acidentes ou outras situações inesperadas, fossem obrigados a se dirigir a um porto que não o seu destino. Nesses casos,

houver de conceder franquia declarem primeiro os mestres os lugares para onde determinam de ir e mostram cartas de fretamento, e quando forem senhorios deles, basta só a declaração do lugar para onde vão (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 98. Requerimento do capitão francês Matheus de la Haia Leão ao Rei D. João IV.(ant.1641)).

⁴⁷¹ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes.*Op.cit.*p. 4.

⁴⁷² BNRJ, Códice 18.13.001. Livro de registro das arrematações.

⁴⁷³ Ver a carta na integra nos anexos.

⁴⁷⁴ ACRJ, Códice 42.3.55, fl. 40. Escritura de fretamento. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de fretamento,1616

⁴⁷⁵ ACRJ, Códice 42.3.55, fl.47. Carta de fretamento. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro.Carta de fretamento, 1617.

caberia ao referido mestre justificar o ocorrido perante os oficiais da Alfândega, para que, depois de solucionado o problema, a embarcação prosseguisse a viagem. Em tais circunstâncias, além da obtenção da isenção tributária era também dispensada a apresentação da carta de fretamento pública ou privada. Entretanto, se fosse detectada a má-fé do mestre, o provedor/juiz da Alfândega poderia tomar as medidas cabíveis. Assim depois de uma visita à embarcação pelos oficiais, caberia o sequestro das fazendas, as avaliações, a venda das mercadorias e do próprio navio após corridos os pregões em praça pública. Com isso era garantido o pagamento dos direitos devidos à Fazenda Real.

Tão logo as naus, urcas⁴⁷⁶ e navios chegassem ao local da franquia, o guarda-mor da Alfândega entrava na embarcação e levava consigo os guardas que deveriam permanecer ali até que se finalizasse a descarga.⁴⁷⁷

Uma das obrigações dos mestres das embarcações era apresentar ao provedor ou oficiais da Alfândega o livro ou rol da carga que haviam trazido, assim que ancorassem defronte ao cais da Alfândega ou em qualquer outra parte da cidade.⁴⁷⁸

Os mestres e escrivães das ditas naus, urcas e navios, tanto que ancorarem defronte ao cais da dita Alfândega, ou em qualquer lugar desta cidade, em que primeiro surgirem serão obrigados a vir a ela tanto que se abrir, por quanto sem proceder a dita diligencia que é necessário fazer-se para boa arrecadação dos direitos que pertencem a dita Alfândega.⁴⁷⁹

Em seguida, o escrivão da mesa registrava em um livro numerado o nome da nau ou navio, sua origem, o nome do mestre, a quantidade e a qualidade das mercadorias o mais distintamente possível, dia mês e ano. Esse assento deveria conter as assinaturas do mestre e do escrivão da mesa.⁴⁸⁰

Após essas diligências o provedor entregava ao guarda-mor uma relação das mercadorias que haviam sido registradas pelo escrivão da mesa para que fosse feita a descarga do navio. Todo o procedimento deveria ser assistido pelo escrivão, que fazia o registro em um

⁴⁷⁶ Espécie de barco grande e muito largo .(BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da Língua Portuguesa*. Lisboa, Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1809.Tomo 2, p. 503.)

⁴⁷⁷ Cf. estabelecido no capítulo 14 do Foral da Alfândega de Lisboa. SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. *Systema de Collecção dos Regimentos Reaes*. *Op.cit.* p. 7.

⁴⁷⁸ Cf. estabelecido no capítulo 15 do Foral da Alfândega de Lisboa. SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. *Systema de Collecção dos Regimentos Reaes*. *Op.cit* p. 7.

⁴⁷⁹ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. *Systema de Collecção dos Regimentos Reaes*. *Op.cit.* p. 7.

⁴⁸⁰ *Ibidem*, p. 8.

livro numerado de tudo o que fosse retirado do navio, de maneira que não pudesse ficar mercadoria na embarcação.⁴⁸¹

Cabia aos mercadores ou aos donos das mercadorias despachá-las e pagar os direitos na Alfândega. No entanto não havia um limite de tempo estipulado para fazê-lo, a não ser nos casos das mercadorias que tivessem de ficar no pátio da Alfândega e ali pernoitassem.⁴⁸² E quando as partes quisessem proceder ao despacho das mercadorias, competia ao feitor abrir as pacotes, fardos e cofres em que se encontravam para que fossem seladas e em livro próprio registradas a marca, a quantidade, o nome da pessoa que despachou e o de quem deveria recebê-las, assim como o dia, mês e ano em que se dera a abertura.

De acordo com o referido foral, as caixas, os tonéis, os barris de mercadorias que tivessem de ser pesados teriam de ser levados para a balança da Alfândega. Entretanto, de acordo com Grazielle Cassimiro Cardoso, somente no século XVIII a Alfândega fluminense passou a ter uma balança e um juiz dela. Até então, o que se vê pela documentação é que as fazendas de peso que entravam na Alfândega eram dizimadas por estimativa que se dava aos volumes.⁴⁸³

Era de responsabilidade do provedor e dos oficiais da Alfândega ordenar a colocação do selo nas mercadorias a fim de que logo fossem despachadas, além de não permitir que as mercadorias ficassem nos armazéns mais tempo do que o necessário para a selagem. Feito esse procedimento, os feitores e escrivães “passavam escritos as partes para despacharem as mercadorias”,⁴⁸⁴ ou seja, autorizavam por escrito o despacho.

[...] os quais escritos passarão conforme os assentos ao tempo que lhas abrirem e neles declararam a sorte, qualidade e quantidade das mercadorias que o tal mercador tiver abertas, e quer despachar, nomeando em cada um dos ditos escritos, o dito mercador, e o dia, mês e ano em que se lhe passa o

⁴⁸¹ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, p. 8.

⁴⁸² SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, p. 15

⁴⁸³ Grazielle Cassimiro Cardoso cita em sua dissertação uma carta do governador da Capitania do Rio de Janeiro, Aires Saldanha de Albuquerque, em resposta ao rei D. João V em que aquele diz: “Senhor, as fazendas de peso que entram na Alfândega desta cidade se despacham pela estimativa que se dá aos volumes e nesta forma se entregam as partes de que é provável se siga grande prejuízo aos direitos de Vossa Majestade, e para que este se evite entendo que é mui conveniente que Vossa Majestade ordene que haja um juiz e balança e que para se por esta se faça lugar capaz, porque a Alfândega apenas tem capacidade para recolher as fazendas [...]” (CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A luta pela estruturação da Alfândega do rio de janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro, UNIRIO, 2013, p. 89).

⁴⁸⁴ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, 1783, p. 17.

tal escrito, para apresentar ao Provedor e Oficiais da mesa da dita Alfândega.⁴⁸⁵

Os escritos, ou seja, as autorizações para o despacho, deveriam ser concedidas por um dos feitores que tivessem aberto as mercadorias e assinado por todos os oficiais presentes, ou ao menos por dois deles. Se o escrito não fosse à mesa da Alfândega dessa forma, nem o provedor nem os oficiais poderiam dar o despacho. Os açúcares vindos em grande quantidade do Brasil, devido à variedade no peso das caixas, mereciam muita atenção na Alfândega, já que era um negócio de muita importância.⁴⁸⁶

Era da competência do provedor e da mesa da Alfândega o despacho, a avaliação e o estabelecimento do preço das mercadorias para fins fiscais. Assim, as mercadorias que tinham avaliações gerais eram avaliadas e despachadas por elas. No entanto, as que fugiam desse padrão teriam de receber avaliação particular. Nesses casos, um minucioso exame era feito pelo provedor, pelos oficiais, feitores e por outras pessoas que fossem convocadas para essa tarefa, a fim de se estabelecer o valor justo da mercadoria, que deveria estar em consonância com o cobrado na região.

[...] sendo as mercadorias assentadas nos ditos escritos, de sorte, e qualidade que tenham aforamentos, e avaliações gerais se avaliarão, e despacharão por elas, e sendo tais que se hajam de avaliar em particular, [...] as farão o dito Provedor, e Oficiais vir a mesa, e nela se verão muito particularmente: e feitas todas as diligencias e exames que parecerem necessários, para se saber o que valem as ditas mercadorias, ouvindo a informação dos feitores da dita Alfândega, e mais oficiais, e pessoas que lhe parecerem, o dito Provedor as avaliará pelo preço que justo for, e como sempre fez, conformando-se com a valia da terra.⁴⁸⁷

Após a avaliação, se todas as partes estivessem de acordo com os valores arbitrados, se fazia o registro no Livro da Receita, lançava-se nele o preço com que cada mercadoria fora avaliada, segundo a sorte e a qualidade de cada uma delas, e assim se declarava o valor que deveria pagar de direitos da dízima. As mercadorias que não pudessem ser avaliadas unitariamente,

⁴⁸⁵ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, 1783, p. 17..

⁴⁸⁶ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, 1783, p. 17.

⁴⁸⁷ *Ibidem*. p. 18.

por ser muito miúdas ou de pouco valor, deveriam ser avaliadas em conjunto.⁴⁸⁸ Lançadas as adições no Livro da Receita, o mercador responsável pelo despacho teria de assinar o livro para em seguida providenciar o pagamento do imposto ao tesoureiro da Alfândega.

Para a retirada da mercadoria das alfândegas era necessário apresentar a relação delas ao feitor e aos porteiros para que pudessem conferir o que estava registrado no Livro da Receita. Se tudo estivesse nos conformes, com o despacho efetuado, as partes podiam retirar as fazendas.

A porta da Alfândega era um local de muita importância, os oficiais que ali ficavam deveriam zelar com muita ordem e vigilância para que não houvesse dúvidas e erros em prejuízo dos direitos da Fazenda Real.⁴⁸⁹

Eram isentas do pagamento da dízima as mercadorias usadas, de uso pessoal ou para aluguel, ou ainda as não destinadas ao mercado para venda, acompanhadas ou não de seus donos. Para isso, eram necessários que fossem abertos os baús, as arcas e qualquer objeto em que vinham armazenadas, diante da mesa da Alfândega. Se constatada a isenção, as mercadorias podiam sair com seus donos livremente, sem a necessidade do despacho da mesa ou escrito de algum feitor.

O capítulo 49 tratava das mercadorias que não pagavam direitos devido a privilégio dado a pessoas. Nesse caso, as mercadorias deveriam ser despachadas como as demais e passariam pela mesa, onde o provedor e os oficiais se certificariam, pelos exames necessários, de que as referidas mercadorias pertenciam a pessoas privilegiadas⁴⁹⁰ e as despachariam a seguir livremente, em conformidade com os privilégios concedidos pelo rei. Entretanto, como as adições não geravam receita, para que não houvesse dúvidas deveriam ser feitas em livro separado, numerado e assinado como os demais, mas com a ressalva de que dessas adições não se pagavam direitos em razão do privilégio concedido ao proprietário. Depois de lançadas as mercadorias no livro destinado a esse fim, caberia ao escrivão que havia efetuado o lançamento declarar ao pé do escrito o motivo do despacho livre e a razão do privilégio.

Nesse mesmo livro também haveria um título independente para o despacho dos açúcares do Brasil, que não pagavam os direitos em razão do privilégio que tinham os

⁴⁸⁸ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, 1783. p. 18-19.

⁴⁸⁹ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit*, 1783, p. 21-22.

⁴⁹⁰ Os prelados, mosteiros, eclesiásticos, comendadores da Ordem de Cristo e S. João, fidalgos e todas as mais pessoas que em razão de seus privilégios gerais ou especiais eram isentas dos direitos da Alfândega. (CARNEIRO, Manoel Borges. *Resumo Chronológico das leis mais úteis no foro e uso da vida civil*. Lisboa, Impressão Régia, 1818).

senhores de engenho por dez anos. Assim, deveria ter nesse livro um assento para cada um dos engenhos declarar o tempo que se lançou o moer, o seu nome e o do seu proprietário, além da capitania em se situava. Isso tudo necessitaria estar em conformidade com as certidões emitidas no Brasil para esse fim, trazidas por seu senhorio. Ao fim do assento se escreveria as adições lançadas referentes ao engenho e ainda a assinatura do provedor da Alfândega. As referidas certidões ficariam de acordo com o capítulo 51 do foral, guardadas juntamente com os demais documentos na aduana, o provedor e os oficiais da Alfândega eram responsáveis pela conferência dos dados necessários para o despacho para que não fossem cometidos erros ou algum tipo de engano em relação ao período de dez anos de isenção, já que esse despacho era muito importante para a boa arrecadação dos direitos aduaneiros.⁴⁹¹

E no dito livro haverá titulo apartado para o despacho dos açucares do Brasil que não pagam direitos por razão do privilegio que tem os senhores dos engenhos por tempo de dez anos como se no dito privilegio contem, e de cada um engenho se fará um assento declarando-se nele o tempo em que se lançou o moer do dito engenho, o nome dele, e da pessoa cujo for, e Capitania em que está situado, conforme em tudo as certidões das ditas partes do Brasil, que os senhorios trazem, para por elas despacharem seus açucares; e feito o dito assento, ao pé dele se lançarão todas as adições que ao dito engenho pertencerem, assinando-as todas o Provedor da Alfândega.⁴⁹²

Ainda de acordo com o Foral da Alfândega de Lisboa, as mercadorias miúdas e de pouca importância, ou seja, de valor inferior a dez mil réis, de uso pessoal de religiosos, de conventos ou outras pessoas eclesíásticas gozavam de isenção tributária, podiam ser despachadas livremente pelo provedor, sem que houvesse necessidade de assentos em livros.

Em relação à saída dos navios do porto, o capítulo 129 tratava do assunto e deixava claro que nenhuma embarcação poderia sair do porto sem o devido despacho da Alfândega.

E por quanto todas as naus, urcas e navios naturais e estrangeiros que desta cidade vão para fora com mercadorias, não podem partir sem primeiro os

⁴⁹¹ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit.* p. 24.

⁴⁹² *Idem.*

mestres deles haverem licenças e despachos dos Almojarifes e oficiais.
[...]⁴⁹³

Os mestres das embarcações eram obrigados a levar a descrição de toda a carga e das mercadorias para apresentar ao provedor e aos oficiais da Alfândega e ainda pagar os direitos aduaneiros devidos. Somente após todo esse trâmite a embarcação poderia dar a partida no porto.

Além do Foral da Alfândega de Lisboa, uma outra codificação portuguesa era usada para regular a atuação dos oficiais aduaneiros: as Ordenações Filipinas. Criada pela administração dos Habsburgo, essa legislação visava a ajustar o reordenamento jurídico para a realidade política, social e econômica do Reino e se adequar aos costumes e às circunstâncias que haviam sofrido mudanças ao longo do século XVI. Dentre essas mudanças podemos citar a ampliação da movimentação comercial e a intensificação do tráfico colonial com a entrada em cena do Brasil e do comércio extraído das suas terras.

Nesse sentido, o Título 52 do Livro Primeiro merece nossa especial atenção, por se tratar das atribuições do ouvidor da Alfândega. Embora esse cargo só existisse na metrópole, essa legislação tinha aplicação no Brasil no que lhe era pertinente.⁴⁹⁴ Assim, os provedores da colônia também deveriam se basear nas suas determinações, como demonstra o documento abaixo.

Pedro de Sousa Pereira, provedor da Fazenda de V. Majestade da Capitania do Rio de Janeiro fez petição a V. Majestade neste Conselho, em que diz que o dito cargo serve juntamente como servirão todos os seus antecessores desde a fundação da dita capitania a esta parte o de ouvidor da alfândega dela, conhecendo como tal de todas as demandas movidas entre mercantes e mercadores, sobre fretes, avarias, soldadas, entregas de mercadorias, cargas e descargas, e de todas as mais de que conhece nesta cidade o ouvidor da alfândega dela, em virtude do livro primeiro da ordenação, capítulo 52.⁴⁹⁵

⁴⁹³ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. *Op.cit.* p. 71.

⁴⁹⁴ *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, por Candido Mendes de Almeida. Rio de Janeiro, Typographia do Instituto Philomático. 1870, p. 96.

⁴⁹⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 668. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648)

De acordo com o capítulo das Ordenações Filipinas, citadas pelo provedor, seria da responsabilidade do ouvidor da Alfândega⁴⁹⁶ conhecer as ações cíveis propostas por quaisquer mercadores ou comerciantes, tanto naturais como estrangeiros, sobre quaisquer tratos e mercadorias, pagamentos ou entrega delas, e ainda sobre dúvidas referentes a coisas que dos referidos tratos e mercadorias pudessem ser levantadas.⁴⁹⁷ Para Valter Lenine Fernandes, o juiz e ouvidor da Alfândega era o responsável pela resolução de todos os problemas que ocorriam nas dependências da Alfândega.⁴⁹⁸

Era também da competência do ouvidor apreciar as ações tanto cíveis quanto criminais dos oficiais da instituição e ainda fazer devassa dos casos cometidos na Alfândega. A lei dizia que esse deveria decidir sobre todos “os malfeitos ali cometidos, procedendo contra os culpados, podendo de suas sentenças fazer apelação para a Casa da Suplicação”.⁴⁹⁹

No que dizia respeito aos oficiais da Alfândega, as Ordenações determinavam que os escrivães devessem cumprir uma jornada diária de trabalho para fazer as inquirições necessárias e desempenhar as atribuições do seu ofício para o bom despacho das partes. Os porteiros deveriam sempre estar na Alfândega com os escrivães para que, quando requeridos, fizessem as citações, penhoras e execuções.⁵⁰⁰

Podemos concluir que essas normas jurídicas emanadas do centro do poder foram usadas e recriadas na prática cotidiana da colônia, buscando os homens coloniais adequá-las aos seus interesses ou de seus grupos. Nesse sentido, por muitas vezes os homens de negócios, segundo Valter Lenine Fernandes, se baseavam no Foral da Alfândega de Lisboa para resolver divergências de seus interesses, enquanto, de “forma contrária, os oficiais que ocupavam institucionalmente a Alfândega Colonial se baseavam nas leis costumeiras que se aplicavam na capitania”.⁵⁰¹ Para Laura de Mello e Souza, a “administração [da colônia] só podia ser entendida à luz da política – separar uma da outra condenava o observador à

⁴⁹⁶ Esse cargo se diferenciava do ouvidor-geral, que era um magistrado e que tinha como principal função a administração da justiça na comarca (MELLO, Isabelle de Matos Pereira de Pereira. *Magistrados a serviço do Rei: a administração da justiça e os ouvidores gerais na comarca do Rio de Janeiro (1710-1790)*. Tese (Doutorado). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2013, p. 30).

⁴⁹⁷ *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, por Candido Mendes de Almeida. *Op.cit.* p. 96.

⁴⁹⁸ FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747)*.2010. Dissertação(Mestrado). Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro,2010. p. 19.

⁴⁹⁹ *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, por Candido Mendes de Almeida. *Op.cit.* p. 98.

⁵⁰⁰ *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, por Candido Mendes de Almeida. *Op.cit.* p. 98.

⁵⁰¹ FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747)*.*Op.cit.* p. 131.

apreensão mecânica e funcionalista do fenômeno, impondo a perda do seu sentido dialético”.⁵⁰²

Dessa forma, o que percebemos é que na colônia, para o bom funcionamento da administração, nem sempre as ordens poderiam ser cumpridas ao pé da letra.⁵⁰³ No entanto, essas adaptações eram importantes para a própria manutenção do sistema de exploração colonial.

3.2. A Alfândega fluminense: estrutura

Instalada logo após a expulsão dos franceses, em 1566, a Alfândega⁵⁰⁴ se constituía numa repartição encarregada do controle da exportação e importação de mercadorias. Sua primeira localização foi no sopé do Morro do Castelo, na Rua da Misericórdia, e seus primeiros funcionários foram nomeados pelo governador Mém de Sá.⁵⁰⁵ Logo a Alfândega do Rio de Janeiro se transformou em um palco de disputas entre os membros da elite local. Essa elite era formada pelas famílias que no início da colonização, em troca de benefícios e na busca por honras e mercês, assumiram e levaram adiante a empreitada colonial.⁵⁰⁶ Tal grupo, nomeado pelo rei, após conquistar o Rio de Janeiro, tornou viável a *res publica* na capitania, organizou a “Provedoria da Fazenda Real, a Ouvidoria, o governo militar, entre outras instituições indispensáveis para o bem comum dos povos”.⁵⁰⁷

Assim, a participação desse grupo na administração promovia a sua inserção nas atividades econômicas, como o comércio, a exploração agrícola, a construção de engenhos, e permitia assim, a formação de um notório acréscimo patrimonial.⁵⁰⁸ Podemos citar como exemplo o caso de Salvador Correia de Sá e de Cristóvão de Barros, vassalos do rei que se tornaram governadores, senhores de engenho, comerciantes, proprietários de escravos e ainda

⁵⁰² MELLO E SOUZA, Laura de. *O Sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. *Op.cit.* p. 31.

⁵⁰³ Grazielle Cassimiro Cardoso aborda, em sua dissertação, que nem sempre o Foral da Alfândega foi literalmente seguido na colônia. De acordo com a historiadora: ao Conselho Ultramarino cabia ver os forais e regimentos das Alfândegas de Portugal e, ao fazer os devidos ajustes, remetê-los ao Estado do Brasil e indicar as pessoas capazes de assumir nas Alfândegas do Brasil os ofícios que estivessem vagos, ordenar que enquanto não se faziam foral ou regimento se governasse pelas ordens que já existiam e pelo estilo praticado na terra. (CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A luta pela estruturação da Alfândega do rio de Janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. *Op.cit.* p. 76).

⁵⁰⁴ GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. *Op.cit.*, p. 11.

⁵⁰⁵ Cf. FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. *Op.cit.*, p. 522.

⁵⁰⁶ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630*. *Op.cit.* p. 10.

⁵⁰⁷ FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. *Op.cit.* p. 48.

⁵⁰⁸ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630*. *Op.cit.* p. 23.

acumulavam o ofício de provedor e juiz da Alfândega. O alvará de 1571 exemplifica essa afirmativa.

Eu El Rei faço saber aos que este alvará virem que hei por bem e me praz que Cristóvão de Barros há que tenho feito mercê de Capitão e Governador da Capitania e cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nas partes do Brasil por tempo de quatro anos sirva com ela juntamente o cargo de provedor de minha Fazenda assim e de maneira que tais cargos servem os provedores de outras capitanias das ditas partes e como o serviu na dita capitania Salvador Correia de Sá, sobrinho de Mem de Sá. [...].⁵⁰⁹

Dessa forma, a elite fluminense exerceu o mando sobre a capitania por meio da ocupação dos cargos do topo da hierarquia social, o que a permitia intervir em setores nevrálgicos da vida da localidade, como a economia e a justiça. Assim, em relação à área econômica, podemos verificar a participação de alguns dos seus membros no desempenho do exercício do cargo de provedor, que era a suprema autoridade dos negócios da Fazenda.⁵¹⁰ Importante ressaltar que, como já citado no primeiro capítulo, o Regimento dos Provedores da Fazenda Real nas capitanias estabelecia que cada provedor seria também o juiz da Alfândega.⁵¹¹

A estrutura da Alfândega do Rio no início da colonização era bem mais modesta do que a observada no século XVIII.⁵¹² Contava com o provedor/juiz da Alfândega, o escrivão e almoxarife, porteiro e guardas, como pode ser verificado no organograma adiante:

⁵⁰⁹ Alvará Régio para que Cristóvão de Barros sirva também o cargo de provedor da Fazenda das partes do Brasil. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, livro 27, fl.,329v. Apud. SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI. Op.cit.* p. 32.

⁵¹⁰ FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro. Op.cit.* p. 94.

⁵¹¹ Regimento dos Provedores da Fazenda Real nas Capitanias do Brasil. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Op.cit.* p. 99-116.

⁵¹² Valter Lenine Fernandes apresenta na sua dissertação, para a primeira metade do século XVIII, uma relação de 15 oficiais na estrutura da Alfândega fluminense, a saber: juiz e ouvidor da Alfândega, escrivão da mesa grande, escrivão da abertura, feitor da abertura, juiz da balança, escrivão da balança, escrivão da descarga, guarda-mor, tesoureiro, fiel do tesoureiro, selador, porteiro, escrivão da guarda costa, meirinho do mar, guarda dos navios, guindasteiro.(FERNANDES,Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747).*2010. *Op.cit.* p. 28).

Quadro 7 – Oficiais da Alfândega



Fonte: AHU, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.204-206. Informação do Governador Salvador Correa de Sá e Benevides relativa aos rendimentos e despesas da Praça do Rio de Janeiro.(1641) Elaboração da autora.

Dos oficiais da Alfândega, o juiz ocupava o mais alto escalão, seguido do escrivão e almoxarife e do porteiro. Era ele quem presidia a mesa do despacho e dizimava as mercadorias, ou seja, atribuía-lhes o valor do qual se deduziria a dízima a pagar.⁵¹³ De acordo com Valter Lenine Fernandes, cabia também a esse oficial fiscalizar qualquer pessoa que sonegasse os direitos da Alfândega e ainda fiscalizar e apurar denúncias de ilegalidade praticada por oficiais que atuavam na administração dessa instituição.⁵¹⁴ O escrivão e almoxarife era o responsável por gerenciar as finanças na Alfândega. Além disso, fazia a vistoria de carga e descarga dos navios, examinava todas as caixas para verificar se havia mercadorias sujeitas à dízima e que não a tivesse pagado.⁵¹⁵ Tomava assento junto ao provedor/juiz da Alfândega na mesa do despacho, era o oficial responsável pelo registro das mercadorias dizimadas e das importâncias pagas nos livros de receita. O porteiro tinha a chave da Casa da Alfândega e a responsabilidade de zelar para que todas as mercadorias ficassem guardadas em segurança. Era da competência desse oficial cuidar para que nenhuma mercadoria saísse da Alfândega sem que tivesse sido dizimada.⁵¹⁶

⁵¹³ Cf. PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das Alfândegas em Portugal*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1983. p. 51.

⁵¹⁴ Cf. FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747)*. *Op.cit.* p. 26-27.

⁵¹⁵ FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. *Op.cit.*, p. 95.

⁵¹⁶ Cf. PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das Alfândegas em Portugal*. *Op.cit.* p. 59.

São grandes as lacunas na documentação no que diz respeito à cobrança de impostos aduaneiros no Rio de Janeiro quinhentista e seiscentista. Não encontramos durante esta pesquisa dados numéricos, quantitativos nem monetários a respeito da movimentação na Alfândega para esse período. No entanto, por meio de alguns fragmentos, comentários de viajantes e alguns escritos sobre a capitania, procuramos fazer uma reconstituição de como era feita essa cobrança.

O principal imposto arrecadado era a dízima da Alfândega,⁵¹⁷ que, segundo Serrão, “era um encargo tributário que tinha como taxa um décimo do que se arrecadava com a importação de mercadorias”.⁵¹⁸ Com uma documentação datada de 1613 da Alfândega da Bahia como lente de observação, verificamos que os navios portugueses que já tivessem pagado o imposto nas alfândegas do Reino estariam isentos de fazer o pagamento nas alfândegas das colônias, desde que apresentassem aos oficiais aduaneiros certidão comprobatória do pagamento. Já os navios que saíssem dos portos coloniais em direção a outros países que não Portugal seriam obrigados a pagar a dízima nas alfândegas da colônia. Os navios cujos mestres eram estrangeiros, tanto na saída do Reino quanto na entrada na colônia, seriam obrigados a pagar o referido imposto.⁵¹⁹

O relato do viajante Francisco Soares, que veio de Lisboa ao Brasil em 1597 com a intenção de negociar suas mercadorias na colônia, demonstra um pouco do procedimento adotado pelos oficiais aduaneiros. Segundo o mercador, tão logo seu navio ancorou no porto fluminense os oficiais da Alfândega não tardaram a entrar nele e percorrer toda a embarcação a fim de obter o registro das mercadorias trazidas e fazer a imposição do tributo sobre elas. Duas pipas de vinho foram tomadas pelo fisco.⁵²⁰

⁵¹⁷ Para o século XVIII, Valter Lenine Fernandes afirma que a dízima era o imposto de 10% cobrado sobre todas as mercadorias que davam entrada ou saída no porto da Cidade do Rio de Janeiro (FERNANDES, Valter Lenine. Caminhos e descaminhos institucionais da Alfândega do Rio de Janeiro (1726-1743) *Revista Agora*, Vitória, n.9, 2009, p. 2). De acordo com a Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima: “O governador e capitão dessa praça Artur de Sá e Menezes me apresentou uma carta de V. Majestade de 18 de outubro do ano passado de 699 no qual aceitando a oferta que os oficiais da Câmara desta cidade fizeram da dízima das fazendas que vem a ela para sustento da Infantaria que de novo veio para formar o terço dessa guarnição, ordena V. Majestade que se cobre a dízima de todas as fazendas que vierem de qualquer parte que seja [...] (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 12, Doc. 2394,2395. Carta do provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima). Para o século XVII, Fábio Pesavento diz que em 1660 foi extinta a dízima sobre a exportação do açúcar (PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do setecentos*. Tese (Doutorado). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2009, p. 32).

⁵¹⁸ SERRÃO, Joel. *Dicionário da História de Portugal*. *Op.cit.*, p. 81.

⁵¹⁹ AHU, ACL, Bahia, Cx. 1, Doc. 51. Minuta da consulta ao Conselho da Fazenda acerca das pescarias das baleias, dos direitos dos navios que vão para Buenos Aires, do comércio de escravos de Angola que vão para o Rio da Prata.(1613)

⁵²⁰ Documento curioso. *RIHGB*, Rio de Janeiro, v. 147, tomo 93, p. 151.

De acordo com Felisbello Freire, o “imposto era pago na mesma mercadoria na relação de 1 para 10. Quando pago em dinheiro seria arbitrado o imposto pelo juiz e almoxarife, segundo o valor comercial do produto”.⁵²¹ Esse tipo de avaliação se dava devido à inexistência da pauta das mercadorias, ou seja, a avaliação dos gêneros para o pagamento dos direitos da Fazenda Real. No Rio de Janeiro ela só foi elaborada no fim do século XVII, quando o provedor mandou fazer a avaliação dos gêneros por dois avaliadores e dois homens de negócio.⁵²² Acreditamos que o juiz e almoxarife da Alfândega não fizesse ele próprio as avaliações, e delegava essa tarefa a avaliadores, que nas dependências da Alfândega, sob o juramento dos Evangelhos, determinavam um valor para as mercadorias, como eram feitas as demais avaliações na Alfândega.⁵²³ Esse valor então seria arbitrado pelos oficiais na hora do despacho. O termo de louvamento feito em 12 de julho de 1629 demonstra como eram feitas as referidas avaliações.

[...] Escrivão da Fazenda que o escrevi Baltasar Leitão, Domingos Rabelo e assinado o termo acima de louvamento pelo dito Provedor na dita Alfândega foi dado juramento dos Santos Evangelhos aos louvados Domingos João e

⁵²¹ FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro*. *Op.cit.*, p. 95.

⁵²² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 12, Doc. 2394-1395. Carta do provedor da Alfândega acerca da cobrança da dizima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujo os rendimentos os moradores desta cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaram o efetivo da guarnição.(1700)

⁵²³ Como, por exemplo, as avaliações para o pagamento de mercadorias para os aldeamentos indígenas. / Petição de João Pereira / Diz João Pereira que o Almoxarife da Fazenda de Sua Majestade lhe tomou oitocentos alqueires de farinha por conta da dita Fazenda de Sua Majestade a qual até agora não tem pago. Pelo que. E assim mais lhe tomou dois milheiros de anzóis pragueiros. PAVM lhe mandar pagar ERM. / Despacho do Provedor / Declare o Almoxarife que farinha é esta e em que se despendeu. E com isso torne. Costa. / Resposta do Almoxarife/ Esta farinha e anzóis que o suplicante pede se deu aos índios que agora desceu dos patos o Reverendo Padre Francisco Carneiro que tudo lhe mandou dar o Provedor Jerônimo de Souza Vasconcelos. Rio de Janeiro, julho, vinte e um de seiscentos e vinte e nove. Baltazar Leitão / Resposta do Provedor / Avalie-se a farinha e anzóis. / Termo de louvamento / Aos vinte dias do mês de setembro de mil e seiscentos e vinte e nove anos na Alfândega desta cidade pelo Provedor da Fazenda de Sua Majestade foi mandado vir perante si a Pedro Gonçalves de Andrade e Apolinário Tavares ambos estantes e moradores desta cidade aos quais deu juramento dos Santos Evangelhos que bem e verdadeiramente avaliassem a farinha e anzóis conteúdos na petição atrás pelos quais recebido o dito juramento foi dito que assim o fariam de que fiz este termo que assinaram e eu Luis de Figueiredo, Escrivão da Fazenda, o escrevi. Pedro Gonçalves de Andrade. Apolinário Tavares. Costa / E recebido o dito juramento pelos ditos louvados foi dito que eles avaliavam a farinha de que se trata a dois tostões cada alqueire que nos oitocentos alqueires se montam cento e sessenta mil réis. E assim mais avaliavam a dois milheiros de anzóis sorteados em oito mil réis ambos os milheiros. E assinaram e eu Luis de Figueiredo o escrevi. Apolinário Tavares, Pedro Gonçalves de Andrade. Costa / E feita a dita avaliação o fiz conclusa ao provedor da fazenda de Sua Majestade. Eu Luis de Figueiredo o escrevi. Passe mandado da quantia com as clausulas necessárias. Costa / Mandado do Provedor / Francisco da Costa Barros, provedor e contador da Fazenda de Sua Majestade, Juiz do mar e Direitos Reais, etc. Digo nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro mando a vós Baltazar Leitão, tesoureiro e almoxarife da dita Fazenda façais pagamento a João Pereira morador nesta cidade de cento e sessenta e oito mil réis de oitocentos alqueires de farinha a razão de duzentos cada alqueire e oito mil réis de dois milheiros de anzóis sorteados (Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1937, p. 40-41 Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

Bento da Mota sob o cargo do qual lhes encarregou que bem e fielmente as setenta foices, setenta enxadas, setenta machados de aço conteúdos na petição atrás dos quais debaixo do dito juramento foi dito que avaliavam as ditas peças de ferramentas a razão da pataca e meia umas para outras, quanto de mais de dois anos se compra ferro por cinco e seis mil reis. E o aço muito caro. E que a dita avaliação ao dito respeito fica sendo muito baixa. E de feitio de cada peça se leva. De ordinário a dois tostões de modo que a razão da dita pataca é meia para cada peça se monta nas duzentas peças de ferramenta cem mil e oitocentos reis. Assinaram com o dito provedor, eu Luiz de Figueiredo o escrevi. Domingos João. Bento da Mota Costa. E feita a dita avaliação fiz conclusa ao Provedor da Fazenda. Eu Luiz de Figueiredo o escrevi.⁵²⁴

Essas avaliações serviam para pagamentos feitos pela Fazenda Real, o que nos leva a inferir que tanto o juiz como o almoxarife precisavam de avaliadores para ajudá-los nas tarefas em que tinham que atribuir valores a uma determinada mercadoria. Na carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro datada de 1700⁵²⁵ está explícito que uma pauta foi elaborada após a avaliação de todos os gêneros, o que nos leva a inferir que até então não existia esse tipo de documento nem tampouco era usada a pauta da Alfândega de Lisboa, dadas as especificidades da colônia, pois nem sempre as leis do Reino se aplicavam no espaço colonial e por vezes os oficiais da Alfândega não podiam se basear na legislação aplicada na Alfândega de Lisboa, que servia de base para as alfândegas no Brasil.⁵²⁶ Em um outro termo de louvamento,⁵²⁷ datado de 1630, podemos observar o rito das avaliações que eram feitas na Alfândega fluminense.

⁵²⁴ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1937, p. 39. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633

⁵²⁵ “Senhor, o Governador e capitão dessa Praça Artur de Sá e Menezes me apresentou uma carta de V. Majestade de 18 de outubro do ano passado de 699 no qual aceitando a oferta que os oficiais da Câmara desta cidade fizerão da dízima das fazendas que vem a ela para o sustento da Infantaria que de novo veio para formar o terço dessa guarnição, ordena V. Majestade se cobre a dita dízima de todas as fazendas que vierem de qualquer parte que seja a vista do que logo em cumprimento da dita ordem mandei fazer avaliação de todos os gêneros pelos dois avaliadores da cidade com dois homens de negócio debaixo de juramento, e se fez a pauta cuja cópia com esta remeto, conferindo-se e ajustando-se em presença do dito governador e capitão [...]” (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 2394, 2395. Carta do provedor da Alfândega acerca da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro.(1700).

⁵²⁶ Cf. FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747)*. *Op.cit.* p. 65.

⁵²⁷ Termo de louvamento seria, pelo que vimos na documentação, um termo de homologação, aceitação, confirmação de algo.

Aos sete dias do mês de dezembro de seiscentos e trinta anos, nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro na Alfândega dela estando ai presente o provedor da Fazenda de Sua Majestade Baltazar da Costa e bem assim André Dias Homem e Frutuoso Francisco a quem o dito provedor deu juramento dos Santos Evangelhos em quem puseram a mão e lhes encarregou debaixo do dito juramento que bem e verdadeiramente avaliassem o breu conteúdo na petição atrás e eles assim prometeram fazer e assinaram. E eu Luiz de Figueiredo, Escrivão da Fazenda o escrevi. E logo assinado o dito termo acima pelos ditos avaliadores foi dito que avaliaram a dois mil reis o quintal que é o preço porque corre e correu todo este tempo o dinheiro de contado e de como assim assinaram aqui eu Luis de Figueiredo, escrivão da Fazenda que o escrevi.⁵²⁸

Era na Alfândega que se faziam as avaliações, até para o pagamento das mercadorias que eram compradas para ser usadas nos reparos das fortificações fluminenses. Dessa forma consideramos ser plausível a hipótese de que avaliadores também pudessem ajudar aos oficiais da alfândega na avaliação das mercadorias para o pagamento da dízima, dada a inexistência da pauta de mercadorias em que pudessem se basear.

No que se concerne às mercadorias arrendadas em pagamento da dízima, essas eram avaliadas e lançadas em pregão público pelos oficiais da Alfândega e vendidas ao negociante que desse o maior lance. A transação comercial era registrada em livro próprio da Alfândega, com dados do arrematante e do valor da apuração, e escriturada como receita.⁵²⁹

Nem todas as mercadorias eram tributadas pela Alfândega.⁵³⁰ Os vinhos, azeites e aguardentes que já pagavam os subsídios impostos pelo Senado da Câmara estavam isentos

⁵²⁸ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1932, p. 53. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633

⁵²⁹ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro. Op.cit.* p. 96 / BNRJ, , Códice I-18-13-1. Provisões seculares e eclesíásticas, Livro 1.

⁵³⁰ Procuramos, por meio de fragmentos encontrados, montar um quebra-cabeça que nos permitisse inferir sobre a estrutura e o funcionamento da Alfândega do Rio de Janeiro no período inicial da colonização. Dessa forma, toda documentação encontrada a respeito do tema foi analisada e a seguir destacamos o trecho de um documento que nos levou a concluir o que acima declaramos. “[...] nos ditos gêneros que se avaliaram não entraram vinhos, aguardentes e azeite por todas terem imposições. [...] E a nova ordem de V. Majestade me deu um explicável trabalho porque como das ditas fazendas não se costumavam pagar direitos e por essa causa estava em estilo não virem muitos a Alfândega” (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 12, Doc. 2394-1395. Carta do provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujo os rendimentos os moradores desta cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaram o efetivo da guarnição.(1700)).

do pagamento do tributo a Fazenda Real.⁵³¹ Nesse caso, tão logo chegavam ao porto do Rio de Janeiro, um guarda era escalado para entrar na embarcação a fim de manter vigia e impedir os descaminhos. Em seguida o mestre do navio tinha por obrigação levar o livro do rol da carga até a Câmara e sob juramento declarar o volume das mercadorias. A descarga era fiscalizada pelos oficiais da Câmara e o dinheiro devido do imposto era pago diretamente aos oficiais camarários.⁵³²

Também eram recolhidos pela Alfândega os direitos por cada escravo que chegasse ao porto fluminense. Em 1613 correspondia a três mil réis por “peça”.⁵³³ Do despacho da Alfândega de Angola eram detalhados o número de escravos e a idade, fator esse que poderia render um “abatimento”⁵³⁴ na hora do pagamento dos direitos na colônia.⁵³⁵ Em relação às isenções tributárias, o clero, que no mundo colonial exercia uma forte influência na economia e na política,⁵³⁶ recebia isenção tributária e dessa forma não precisava pagar quaisquer direitos nas Alfândegas da América portuguesa.

Dom Sebastião, por graças de Deus Rei de Portugal e dos Algarves d’aquém e d’além mar em África, Senhor de Guiné, da Conquista, navegação, comercio e Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia, etc. A todos as justiças de meus reinos e senhorios em especial a todos os Provedores e mais justiças desta costa do Brasil a que a treslado fiz mercê e esmola aos padres da Companhia de Jesus para não haverem de pagar direito algum de nenhuma mercadorias nem coisas que se despachassem em minhas Alfândegas.⁵³⁷

Nesse sentido, os padres e os colégios da Companhia de Jesus não precisavam pagar impostos ou imposições, tanto na entrada quanto na saída das mercadorias. Entretanto,

⁵³¹ De acordo com Felisbello Freire, o único imposto existente era a Dízima da Alfândega. Os demais impostos eram posturas tomadas pela Câmara. (Cf. FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912. p. 97).

⁵³² Anais da Biblioteca Nacional, v. 46, 1924. p. 19. Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo da Marinha e Ultramar, organizado por Eduardo de Castro Almeida.

⁵³³ *Cartas para Álvaro de Sousa e Gaspar de Sousa*, . Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001, p. 196-197.

⁵³⁴ “Embarca [para o Rio de Janeiro] Gonçalo Ruiz Manaia trinta peças que por entrarem alguns moleques pagará os direitos de vinte e oito” (ANA, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733. Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603)).

⁵³⁵ Documento de 1617 deixa claro que esse pagamento era feito no Brasil. “[...] os direitos [dos escravos] se paguem nas Índias e Brasil como sempre se pagaram” (AHU, ACL, Cx. 1, Doc. 5. Requerimento do contratador Antonio Fernandes de Elvas ao rei {D. Filipe II} solicitando que a cobrança dos direitos dos escravos que se despacham em Angola seja feita no destino, na Índia e no Brasil.(ant.1617)).

⁵³⁶ BASCHET, Jérôme. *A civilização feudal do ano 1000 à colonização da América*. São Paulo, Globo, 2006. p. 286.

⁵³⁷ Livro de Tombo do Colégio de Jesus do Rio de Janeiro. ABN, v. 82, 1962. p. 21-22.

deveriam apresentar aos oficiais da Alfândega certidões comprobatórias de que as mercadorias despachadas ou recebidas eram para uso próprio.⁵³⁸

Em relação ao despacho das mercadorias na aduana fluminense era observado o que versava na legislação. Dessa forma, esse era feito como nas demais alfândegas do Reino, como consta na carta do provedor da Fazenda Pedro de Souza Pereira ao rei D. João IV datada de 1650.

Foi Vossa Majestade servido mandar-me declarar no Regimento do Ofício do Provedor da Fazenda e Juiz da Alfândega que me fez mercê em propriedade desta capitania que em todos os navios neste porto vierem fazer guardas e os despacha-se vindo e voltando na forma como é estilo nos mais do Reino.⁵³⁹

A carta do provedor, acima citada, demonstra que o procedimento do despacho na entrada e saída das embarcações nas alfândegas era executado de forma semelhante em todo o Reino. Assim, analisamos o Livro de Saídas de Navios e Urcas da Alfândega de Pernambuco,⁵⁴⁰ referente a 1593-1605, e certidões pertencentes à Alfândega de Salvador, referentes ao período filipino e pesquisadas no Archivo General de la Nación Argentina, para, ao usá-los como lentes de observação, e inferirmos sobre a maneira pela qual ocorriam os despachos na aduana fluminense.

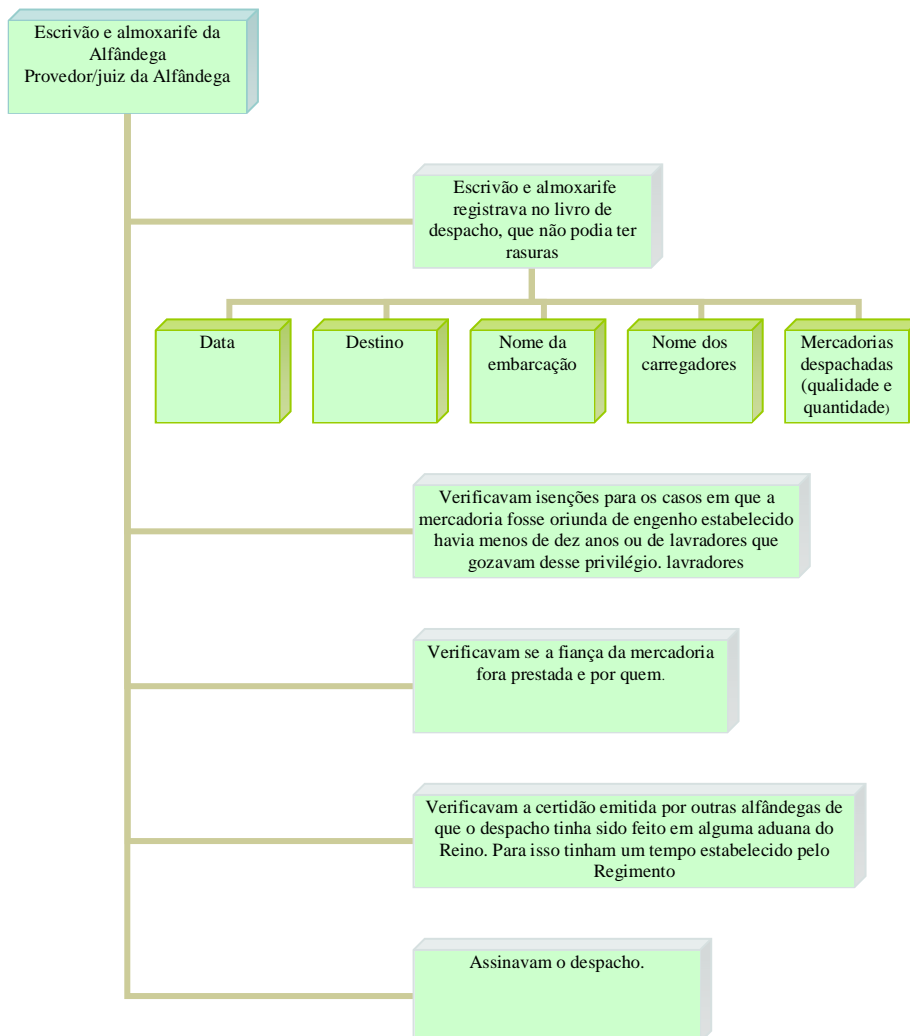
No quadro adiante procuramos, a partir dos dados coletados, esquematizar de forma simplificada como se dava o despacho de mercadorias nas alfândegas.

⁵³⁸ *Idem.*

⁵³⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 200. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Souza Pereira, ao rei [D. João IV] sobre a duvida dos mestres de três navios que comboiaram a frota da Companhia Geral de Comércio do Brasil em se por guarda e despachar na Alfândega os açúcares e drogas transportadas, solicitando em como proceder com os navios da Companhia. (1650)

⁵⁴⁰ BNRJ, Códice 14-22-02-030. Livro de saídas e despacho de navios e urcas da Alfândega de Pernambuco, 1593-1605.

Quadro 8 – Despachos nas alfândegas



Fonte: BNRJ, Códice 14-22-02-030. Livro de saídas e despacho de navios e urcas da Alfândega de Pernambuco, 1593-1605..Elaboração da autora.

O assento dos despachos das mercadorias era feito em livro próprio pelo escrivão da Alfândega. Nesse livro constava ainda a data de abertura e encerramento, com a devida assinatura do escrivão e do provedor da Alfândega e o nome do recebedor da mercadoria no porto, como podemos observar no trecho abaixo:

No traslado os livros das saídas desta Alfândega que começou a servir aos quinze dias do mês de setembro de quinhentos e noventa e nove anos e acabou nos doze dias do mês de maio de seiscentos e um o qual traslado não está consertado pelo escrivão da Alfândega nem por nenhum serão sempre assim sem sobserviço nem conserto algum como dele se pode ver a que me reporto a folhas do dito traslado de dezessete na volta está a saída da Urca

Coroa Brilhante, mestre dela Martim Estevão, vizinho de [...] que despachou para Lisboa aos dois dias do mês de novembro de noventa e nove anos a folha do dito traslado dezenove na volta está uma fiança desta Urca e dela consta ficar como fiador Lucas Vaz, deve pela qual fiança estar obrigado o dito fiador a trazer certidão no tempo do Regimento em como descarregou e despachou nas Alfândegas do Reino [...] Consta por termos que estão desobrigados alguns carregadores que carregavam na dita Urca os quais são feitos segundo deles dispor Francisco de Oliveira que serviu de escrivão da Alfândega e declara pelos ditos termos e a dita Urca que foi a Flandres e aqueles carregadores que desobrigava diz que por mostrar certidões de Oficiais da Alfandega de Lisboa em como dela pagavam os dinheiros da parte que lhe cabia. [...] e não estão desobrigados [...] como os quais são os seguintes a folhas dezoito na volta está Gaspar de Moura mercador com vinte e dois caixões de açúcar branco e mascavo e sessenta e oito arrobas de tabaco a entregar a Henrique Bernardes.⁵⁴¹

Competia ainda aos oficiais aduaneiros verificar a procedência dos açúcares que saíam da colônia, a fim de se observar se a mercadoria pertencia a senhores de engenho que gozavam da isenção fiscal de dez anos,⁵⁴² concedida pela Coroa a fim de estimular a criação de engenhos. Vale lembrar que uma das atribuições dos oficiais da Alfândega era fazer a anotação, em livro próprio para esse fim, da produção do açúcar nos engenhos.⁵⁴³ Dessa forma, quando alguma pessoa ia à Alfândega despachar seus açúcares, tanto para o Reino quanto para fora dele, os oficiais aduaneiros consultavam os referidos livros de registro para verificar se a produção declarada era compatível com a quantidade do produto que se desejava despachar. A isenção só era concedida para a exportação para uma das alfândegas do Reino. Para fora do Reino os direitos alfandegários deveriam ser pagos.⁵⁴⁴

[...] e logo abaixo diz o dito Francisco de Oliveira que na dita folha esta outro despacho na dita Urca pelo qual consta despachar Gaspar Gomes, procurador bastante de Diogo Soares senhorio de engenho da evocação de

⁵⁴¹ BNRJ, Códice 14-22-02-030. Livro de saídas e despacho de navios e urcas da Alfândega de Pernambuco, 1593-1605.

⁵⁴² Os senhores de engenho gozavam de dez anos de isenção fiscal a partir da data que começassem a produção do produto. AHU, ACL, CU, 015, Cx. 8, D. 723. Requerimento do dono do engenho São Filipe e Santiago, Antonio Rodrigues Pacheco, ao rei D. 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.(ant. 1663)

⁵⁴³ Regimento dos dízimos no *Op.cit.* Rio de Janeiro, IHGB, 1972, p. 277.

⁵⁴⁴ Regimento dos dízimos no *Op.cit.* Rio de Janeiro, IHGB, 1972, p. 233.

Nossa Senhora de Assunção que tem no termo desta vila de que os dez anos de liberdade são acabados, duzentas e sessenta arrobas de açúcar branco e mascavo por vinte caixões e cento e cinco arrobas de panela⁵⁴⁵ por cinco caixões o qual despachou por meia liberdade pelos dez anos do dito engenho serem acabados que gozam liberdade inteira e ficou obrigado a trazer certidão no tempo do regimento.⁵⁴⁶

Os lavradores também recebiam isenção fiscal e pagavam apenas a metade do imposto devido nas Alfândegas.⁵⁴⁷

[...] nas mesmas folhas está um despacho na dita Urca pelo qual se mostra despachar Lopo de Barquo por liberdade de lavrador cento e dezenove arrobas de açúcar branco e mascavo por nove caixões o qual goza de meia liberdade por ser lavrador e ficou obrigado a trazer certidão no tempo de Regimento.⁵⁴⁸

Os oficiais da Alfândega emitiam certidão para o despacho com o nome do navio, do mestre, do mercador proprietário da mercadoria, a descrição de toda a mercadoria e quantidade, a declaração do pagamento do imposto devido, conforme pode ser observado no documento adiante.

Do que despacha Francisco de Bastos para o Rio da Prata no Navio Nossa Senhora de Nazaré e de Manoel Mendes vizinho de Buenos Aires por conta e risco de Antonio Fernandes Bastos vizinho do porto de Buenos Aires e debaixo das provisões de Sua Majestade feita mercê aos ditos vizinhos.

+ 180 varas de sabão a 100 reis a vara, 3 libras de linha grossa a 100 reis a libra e 10 peças de telilga a 100 reis a peça, tudo em uma caixa encourada. Monta 28\$300

+ 19 maços de linha a 100 reis o maço, quatro peças de telilgas a 16 reis e 20 covados de felpas a 16 reis o côvado, nove pedaços de [...] e com 18 varas a 100 reis a vara. Monta 44\$400

+ Um fardo com 290 varas de raxeta, 120 reis a vara. Monta 28\$800

⁵⁴⁵ “Tipo de açúcar. O açúcar nosso de cada dia”. *RHBN*, Rio de Janeiro, julho, 2013.

⁵⁴⁶ BNRJ, Códice 14-22-02-030. Livro de saídas e despacho de navios e urcas da Alfândega de Pernambuco, 1593-1605.

⁵⁴⁷ *Idem*.

⁵⁴⁸ *Idem*

+ um caixão, seis pesos e meio de bocaxim a 800 réis a peça, nove resmas de papel a 300 réis, 10 maços de penas de escrever a 90 réis o maço, 29 taxas de jaguos carniseiros a 100 réis [...], cinco pesos de telilga a 16 réis a peça, 193 varas de raxeta em seis pedaços a 120 réis a vara. Monta 32\$860

+ + Uma dúzia e meia de sombreiros e três chapeleiros a 3\$200 a dúzia e 90 libras de sabão em um barrilzinho a 90 réis, digo em um caixãozinho. Monta 6\$400.

+ Uma caixa com duas dúzias de chinelos a 100 réis o par, 12 resmas de papel a 300 réis, 20 taxas de faguas a 100 réis, 40 caixas de baeta baixa a 100 réis, 15 varas de pano de linho a 100 réis, 3 peças e meia de telilga a 10 réis a peça, 2 peças de liga taxas a 20 réis peças, [...] peças de fustão 500 réis, uma peça e meia de holanda crua a 2\$ réis peça. Monta 23\$300

+ 4 barris pequenos levam 43 eixos a 50 réis, 450 pregos a 2 réis, 93 enxadas a 80 réis, 152 machados a 100 réis, 76 dúzias de serragem [...] a 100 réis a dúzia e mais soltas de [...] e 132 enxadas a 80 réis. Monta 42\$490

+ Um [ilegível], 230 varas de lona a 60 réis a vara, 2 [...] a 1 real cada, [...] botijões de azeite a 220, 20 pipas de vinho a 8 réis. Monta tudo 180\$200.

Os oficiais de Sua Majestade desta sua Alfândega da Cidade de Salvador, Bahia de Todos os Santos, partes do Brasil, certificamos como nela se pagou Francisco Bastos as coisas conteúdas nos bens acima no navio nomeado Nossa Senhora de Nazaré, mestre João Mendes, para o Rio da Prata e porto de Buenos Aires debaixo das provisões que Sua Majestade o feito mercê aos ditos vizinhos. E por ser pedida a presente carga mandamos passar por nós assinadas e selada o selo que nesta Alfândega se dá que se feita na dita Bahia a vinte e quatro de novembro de seiscentos e doze anos.

Fonte: ANA. Sala IX. 45.5.04. Division Colônia. Seccion Gobierno. Registro de Navios. Siglo XVII. 1613-1635, 3735. Certidão de despacho de navio de Salvador para Buenos Aires. (1612)

Somente depois de examinado pelo provedor e de dada sua licença de saída os navios podiam deixar o porto e seguir para seu destino.⁵⁴⁹

O movimento do embarque e desembarque de mercadorias no porto do Rio de Janeiro acompanhou o crescimento da vida urbana. O ancoradouro passou a fazer parte do cenário com o vaivém dos navios e o burburinho de comerciantes e pessoas.⁵⁵⁰ Para esse porto convergia parte do açúcar e da aguardente produzida nos engenhos instalados no recôncavo da

⁵⁴⁹ Cf. FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Op.cit. p. 96.

⁵⁵⁰ Cf. SANTOS, Núbia Melhem; LENZI, Maria Isabel(Orgs). *O porto e a cidade: O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro. Op.cit. p. 10.

Baía da Guanabara destinada à exportação e nele desembarcavam as mercadorias trazidas pelas naus de diferentes partes. A vocação não só comercial, mas também marítima da cidade fez com que seus moradores descessem o Morro do Castelo e passassem a ocupar a várzea.⁵⁵¹ A Alfândega segue o desenvolvimento da urbe e é deslocada da Praia da Piaçava⁵⁵² para a Praia Dom Manuel,⁵⁵³ em frente à casa do governador Salvador Correia de Sá.⁵⁵⁴ Suas casas, que serviam de depósito para as mercadorias, eram pagas pela Fazenda Real, que gastava com isso 22 mil réis anuais, como consta no registro que se fazia das despesas do Estado, de 1627.⁵⁵⁵ No processo de carga e descarga dos navios, o trabalho dos “negros da terra” aos poucos foi substituído, no século XVII, pelo trabalho do escravo africano.⁵⁵⁶ Com o aumento do giro dos negócios na capitania, a Alfândega se tornou palco de disputas e conflitos.

Na segunda metade do século XVII, as alfândegas, além de suas atribuições originárias, passam a ficar incumbidas de recolher o donativo para o casamento de Catarina de Bragança e a paz de Holanda.⁵⁵⁷ Tal tributo correspondia a um cruzado por escravo que chegasse ao porto e 2% sobre todas as mercadorias que entrassem nas alfândegas, com exceção do azeite e dos vinhos.⁵⁵⁸ Carta do abade frei Mauro de Assunção atribui ao pagamento desse tributo uma das causas da ruína do Rio de Janeiro, já que com mais esse tributo, que passou de voluntário para obrigatório, extrapolava-se a capacidade da população de contribuir para o fisco, dados os problemas financeiros enfrentados pela capitania devido à Companhia de Comércio.⁵⁵⁹

⁵⁵¹ Uma informação de Salvador Correia de Sá e Benevides fornece, de acordo com Maria Fernanda Bicalho, um interessante relato sobre o desenvolvimento da urbe colonial. Segundo a historiadora, a Cidade do Rio de Janeiro teve seu princípio no monte de que trata o governador na sua carta [Morro do Castelo] e depois, pela maior “comodidade do comércio se foi estendendo para a marinha onde hoje está quase toda a população” (BICALHO, 2003, p. 182).

⁵⁵² De acordo com Vieira Fazenda, o espaço compreendido entre o Largo da Misericórdia até São José era denominado Praia da Piaçava; daí até a ermida, Várzea de Nossa Senhora e para adiante, Praia de Manuel de Brito. (VIERA FAZENDA, José. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Op.cit.p. 91).

⁵⁵³ FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sérgio Natal. *Cidade flutuante: os portos do Rio de Janeiro colonial*. In: IV Seminário de História da cidade e Urbanização. UFRJ, PROURB, 1996, p. 516.

⁵⁵⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 7, Doc. 1227-1231. Ata da sessão do Senado da Câmara do Rio de Janeiro, em que resolveu adquirir as casa que Salvador Correia de Sá possuía em frente a Alfândega para residência dos governadores.(1661)

⁵⁵⁵ DHBN, v. 15, p. 41. Patentes, provisões e alvarás.(1625-1631)

⁵⁵⁶ O governador Rui Vaz Pinto concedeu ao seu irmão Duarte Vaz o privilégio de “aprontar” negros africanos, escravos para serem empregados na carga e descarga dos navios. Era o início dos serviços regulares de estiva que nasciam desde logo sob o regime de um privilégio ou monopólio. (COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século XVII*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1965, p. 46).

⁵⁵⁷ FERREIRA, Leticia dos Santos. *É pedido, não tributo: o Donativo para o casamento de Catarina de Bragança e a paz de Holanda*. (Portugal e Brasil, c.1660-c.1725). Tese Doutorado. Niterói, UFF, 2014.

⁵⁵⁸ DHBN, v. 4, p. 99. Provisão que se enviou às capitanias deste Estado para se tirar o dote da Senhora Infanta e o que faltar para o ajustamento da paz.(1662)

⁵⁵⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 373. Carta do procurador geral do Estado do Brasil José Moreira de Azevedo ao príncipe regente D. Pedro sobre uma carta do abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco,

A descrição da estrutura da Alfândega fluminense que apresentamos aqui nos permitiu perceber a importância que essa instituição tomou ao longo da colonização e do papel desempenhado por ela no que diz respeito à arrecadação fiscal e às finanças do Reino. Com os recursos adquiridos pela via da cobrança de impostos foi possível manter a posse do território, já que tais recursos sustentavam as fortalezas e os soldados,⁵⁶⁰ apoiar a colonização e explorar as riquezas produzidas na América.

3.2.1. Os provedores da Fazenda e juizes da Alfândega fluminense na União Ibérica

Os ofícios da Fazenda no Estado do Brasil eram de provimento do rei, podendo os governadores, em seu nome, o fazer, excepcionalmente nos casos de falecimento ou impedimento, até que a nomeação definitiva pelo monarca fosse efetivada.⁵⁶¹ No Rio de Janeiro destacamos os seguintes provedores como tendo sido nomeados pelo rei, no período compreendido entre o início da União Ibérica até o fim da Guerra da Restauração, de acordo com os registros nos livros das Chancelarias reais: Cristovão de Barros, Luis de Abreu, Constantino de Almeida, João de Bastos, (Chancelaria de D. Filipe II), Francisco de Pina, Diogo Mariz, Francisco Cabral Homem, Diogo de Lopes Bulhão (Chancelaria de D. Filipe III), Gregório da Silva Almeida, Domingos Correia, Pedro de Souza Pereira (Chancelaria de D. Filipe IV), Domingos Correia (reintegrado), Pedro de Souza Pereira (Chancelaria de D. Afonso IV).⁵⁶² A ausência de dados relativos aos demais provedores nos leva a ter por hipótese que a nomeação destes tenha sido dada pelos próprios governadores.

Quadro 9 – Lista dos provedores e juizes da Alfândega do Rio de Janeiro de 1577 a 1668

O cargo mais alto da hierarquia da Fazenda Real do Rio de Janeiro foi ocupado durante o período aqui pesquisado por integrantes das principais famílias da terra. O quadro adiante apresenta a relação destes oficiais.

doutor frei Mauro de Assunção, em que informa as causas da ruína do comércio do Rio de Janeiro, indicando a forma como a influência destes na escolha de pessoas para os cargos públicos, apontando as medidas que devem ser tomadas para ultrapassar a situação. (1669)

⁵⁶⁰ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1937, *passim*. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

⁵⁶¹ Cf. DOCUMENTAÇÃO ULTRAMARINA PORTUGUESA II. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962. p.18

⁵⁶² Anais da BN, v.75, 1955. Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa.

Provedor	Ano
Cristóvão de Barros	1577
Salvador Correia de Sá	1580
Luis de Abreu	1586
Constantino de Almeida	1590
Crispim da Cunha Tenreiro	1591
João de Bastos	1593
Constantino de Almeida	1596
Francisco de Pina	1601
Constantino de Almeida	1605
Diogo de Mariz	1606
Francisco de Pina	1606
Diogo Lopes de Bulhão	1609
Francisco Cabral Homem	1609
Francisco Cabral de Távora	1616
Crispim da Cunha Tenreiro	1618
Diogo Lopes de Bulhão	1619
Diogo de Sá rocha	1627
João de Lucena	1627
Constantino de Almeida	1628
Jerônimo de Sousa de Vasconcelos	1628
Bento da Mota Costa	1629
João Barbosa Calheiros	1629
Francisco da Costa Barros	1630
Baltasar da Costa	1630
Gregório da Silva Almeida	1632
Francisco da Costa Barros	1632
Francisco da Costa Barros	1635
Domingos Correia	1635

Antonio Camelo	1639
Pedro de Souza Pereira	1639
Domingos Correia (Reintegrado ao cargo)	1642
Francisco da Costa Barros	1643
Francisco da Costa Barros	1644
Francisco da Costa Barros	1645
Pedro de Souza Pereira	1646
Gaspar de Molina	1647
Antonio Dorta (cristão-novo)	1648
Tomé de Souza Alvarenga	1655
Diogo Carneiro Fortunato	1663
João Correia de Faria	1663

Fonte: Anais da BN, vol. 75, 1955* / GODOY, 2002, p.13-19 / SERRÃO, 2008, p. 150 / AHU, ACL, RJ, Cx. 1, Doc. 86. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Antonio Camelo, ao rei D.Filipe III sobre as contas tomadas ao Almojarife da Fazenda Real desta praça Matias Mendonça.(1639) Elaboração da autora.

Esses oficiais tinham seus cargos distribuídos pelo rei em geral por três anos e de alguma maneira já haviam prestado serviços à Coroa.⁵⁶³ Membros de famílias proeminentes na capitania, não podiam ter servido em ofícios mecânicos e ainda tinham de ter limpeza de sangue, ou seja, não ter antepassados mouros ou judeus.⁵⁶⁴

Durante um longo período a administração fazendária e, por conseguinte, da Alfândega esteve, com apenas alguns intervalos, sob o controle dos Mariz e dos Correia de Sá, poderosos grupos sociais que se alternavam no poder da capitania. Após a administração de Cristóvão de Barros e Salvador Correia de Sá, Constantino de Almeida, oficial da Fazenda Real, assumiu a Provedoria. O que se sabe sobre ele é que serviu por mais de quarenta anos em diversos ofícios na Fazenda Real.⁵⁶⁵

Já no fim do século XVI, Crispim da Cunha Tenreiro, criado de Cristóvão de Barros, com quem viera de Portugal, assumiu o ofício de provedor. Antes já havia ocupado de forma

⁵⁶³ Não tivemos aqui a intenção de fazer uma prosopografia dos oficiais da Alfândega, até mesmo pela dificuldade das fontes relativas ao período, mas apenas expor alguns dados sobre esses personagens para que se pudesse melhor revelar o perfil social deles.

⁵⁶⁴ COSTA, Bruni Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. (Tese de Doutorado). São Paulo, USP, 2012, p. 126.

⁵⁶⁵ Cf. GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro, Op.cit.* p. 13-19; ABN, v. 75; SERRÃO, Joaquim Verissimo. *O Rio de Janeiro no século XVI, Op.cit.* p. 150.

concomitante os postos de oficial da Câmara e de feitor do almoxarife da Fazenda Real.⁵⁶⁶ Casou-se com D. Isabel de Mariz, filha de D. Antonio de Mariz.⁵⁶⁷

João de Basto, português do Minho, que havia ocupado o cargo de escrivão da Câmara em 1583, foi beneficiado com uma mercê do rei D. Filipe II para ocupar o cargo de provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro por três anos.⁵⁶⁸ Entretanto, segundo Serrão, embora a vacância do cargo estivesse prevista para acontecer somente em 1596, desde 28 de setembro de 1595 o rei já havia assinado a nomeação de Constantino de Almeida, que exercia o cargo de juiz ordinário nesta época,⁵⁶⁹ e determinado que o novo provedor fosse empossado tão logo chegasse a sua carta de nomeação.⁵⁷⁰

Francisco de Pina, nomeado por alvará de 30 de maio de 1601,⁵⁷¹ também era proprietário de engenho.⁵⁷² Diogo de Mariz assumiu a Provedoria em 1606.⁵⁷³ Representante de uma das famílias da elite fluminense, era filho de Antonio de Mariz e foi casado com Paula Gurgel Macedo, filha de Julião Rangel Macedo,⁵⁷⁴ um dos conquistadores do Rio.

Vale lembrar que o cargo de provedor da Fazenda era considerado uma conquista importante pelas famílias dos ocupantes. Como um ofício de valor na concessão de mercês pelo soberano, representava não só um grande serviço prestado à Coroa, mas também uma grande distinção oferecida por essa.⁵⁷⁵

Diogo Lopes de Bulhão foi nomeado provedor e juiz da Alfândega fluminense em duas ocasiões: em 1609 e 1619. Foi também integrante da Câmara como vereador em 1623. Enquanto provedor protagonizou conflitos com o governador Vaz Pinto.⁵⁷⁶

⁵⁶⁶ Cf. FRAGOSO, João. A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). *Op.cit.* p. 63.

⁵⁶⁷ RHEINGANTZ, Carlos Grandmassom. *As primeiras famílias do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro, Brasiliana, 1967; BELCHIOR, Elysio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Brasiliana, 1965, p. 82.

⁵⁶⁸ Biblioteca Nacional de Lisboa, Fundo Geral, código 637, fl. 13,15. Apud: SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.* p. 150.

⁵⁶⁹ Anais da Biblioteca Nacional, v. 82, p. XXIV. Livro de Tombo do Colégio de Jesus do Rio de Janeiro

⁵⁷⁰ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. *Op.cit.*, 150.

⁵⁷¹ *Ibidem*, v. 75.

⁵⁷² *Ibidem*, v. 82.

⁵⁷³ *Ibidem* v. 75.

⁵⁷⁴ RHEINGANTZ, Carlos G. *Primeiras famílias do Rio de Janeiro. Séculos XVI e XVII*. *Op.cit.* 519.

⁵⁷⁵ Cf. COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos : fiscalidade regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. *Op.cit.* 124.

⁵⁷⁶ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 17. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D.Filipe III sobre o procedimento do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania.(1619)

Senhor. Além de por outras vias esteja feito e avisado a V. Majestade de Rui Vaz Pinto, capitão-mor desta cidade [...] Porque são tantas as intromissões e desordens que o dito capitão-mor comete no tocante a este particular que se lhe não atalha com o remédio certo não deixará de dar em uma grande falta que, além de querer com qualquer pequena ocasião gastar o que lhe parece da Fazenda de Vossa Majestade querendo me obrigar com forças e injustiças.⁵⁷⁷

A ocupação do cargo de provedor demandava vínculos com outras autoridades, como o governador, que era o braço da metrópole na colônia, e com os membros da Câmara. Isso favorecia o seu envolvimento em tramás e conflitos.

Em julho de 1609 Francisco Cabral Homem foi nomeado provedor da Fazenda Real. Esteve à frente da Provedoria e da Alfândega durante seis anos, com um ordenado de oitenta mil réis a cada ano, mais os proes e precalços,⁵⁷⁸ ou seja, lucros que obtinha além do ordenado, provenientes da lotação das embarcações ou de certas mercadorias e ainda da arrematação de impostos.

O cargo de Provedor da Fazenda de Sua Majestade da Capitania do Rio de Janeiro que servi por seis anos por mercê que o dito Senhor me fez tem de ordenado oitenta mil reis em cada um ano e os proes e precalços puderam importar de um ano para o outro sessenta mil réis porque mais ou menos ao todo monta sento e quarenta mil reis o que certifico.⁵⁷⁹

Diogo de Sá da Rocha era juiz ordinário da Câmara do Rio de Janeiro. Genro de Julião Rangel, ex-ouvidor, exerceu interinamente entre 1627 e 1630 o ofício de ouvidor-geral. Em 1627 foi também nomeado provedor e juiz da Alfândega,⁵⁸⁰ função que exerceu por pouco

⁵⁷⁷ *Idem* AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 17. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D.Filipe III sobre o procedimnto do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania.(1619).

⁵⁷⁸ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54. Anexo. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623).

⁵⁷⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54. Anexo. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623)..

⁵⁸⁰ MELLO, Isabele de Matos Pereira. *Magistrados a serviço do rei: a administração da justiça e os ouvidores gerais na Comarca do Rio de Janeiro (1710-1790)*. Tese de Doutorado. Niterói, UFF, 2013, p. 145.

tempo. Foi substituído em 1628 por Jerônimo de Sousa Vasconcelos, cavaleiro da Casa Real e contador da Fazenda Real.⁵⁸¹

Podemos observar que exercer o controle sobre os postos estratégicos da capitania era vital para as famílias seiscentistas, já que favorecia a obtenção de prestígio e ganhos materiais, assim como o estabelecimento de conexões com o poder central, o que garantia influência junto à Coroa e facilidades na obtenção de mercês.

No fim da segunda década do século XVII, Bento da Mota Costa assume a Provedoria e Alfândega. É substituído no mesmo ano por João Barbosa Calheiros, parente de Antonio Barbosa Calheiros, integrante de uma poderosa família que veio a desafiar o poderio de Salvador Correia de Sá e Benevides.⁵⁸²

Nesse sentido, a Provedoria se mostrou como um palco de intensa disputa entre famílias que participaram da conquista do Rio de Janeiro e se tornaram a elite fluminense. Essas famílias buscavam honras e mercês do rei para o acesso a cargos importantes que, além de consolidar seu prestígio local, aumentavam a possibilidade da expansão do seu patrimônio. Dessa forma, a ocupação de um cargo de poder na Alfândega representava também o controle da economia da região.⁵⁸³

Baltasar da Costa, cavaleiro fidalgo da Casa de El Rei, membro da expedição de Mem de Sá, juiz ordinário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro e proprietário do cargo de escrivão da Provedoria da Fazenda desde 1597, foi nomeado em 1630 provedor da Fazenda e juiz da Alfândega.⁵⁸⁴ A relação dos serviços prestados à monarquia permitiu que ocupasse o mais alto posto da Fazenda Real na Capitania do Rio. Do casamento com dona Andressa de Sousa, filha do proeminente capitão João de Sousa Pereira Botafogo, dono de extensa sesmaria e ex-capitão-mor de São Vicente, nasceu Francisco da Costa Barros. Esse ocupou importantes cargos na capitania, como o descrito pela Câmara fluminense:

Pessoa em que com enorme inteligência e muito zelo ao serviço de sua pátria que com tal havia servido nela os mais autorizados cargos da Republica, e de

⁵⁸¹ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, p. 35-37. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

⁵⁸² Cf. GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. *Op.cit.* p. 13-19.

⁵⁸³ SAMPAIO, 2014, Antonio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros e periferias e diversidade regional. FRAGOSO, João Luis Ribeiro; GOUVEA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial (ca.1580-ca.1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014.v.2.p. 409.

⁵⁸⁴ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, p. 113, v. 82, p. 205, 236. RHEINGANTZ, Carlos Grandmassom. *As primeiras famílias do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII*. *Op.cit.*p. 415, 490. BELCHIOR, Elycio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*.*Op.cit.*p. 89-91, 131.

Provedor da Fazenda de V. Majestade e de Ouvidor nas ausências e faltas dos proprietários sempre com grande satisfação.⁵⁸⁵

Costa Barros casou-se com uma neta do ex-provedor Antonio de Mariz e filha do também ex-provedor Crispim da Cunha Tenreiro. A estratégia do casamento representava um importante negócio naquela sociedade e a escolha dos noivos era feita com muito critério pelos chefes das famílias, já que o enlace representava não só a transferência de riquezas, mas também a manutenção do status social.⁵⁸⁶ Em 1655 foi enviado a Portugal como procurador da Câmara fluminense para relatar os desmandos cometidos pela oligarquia dos Correia de Sá na cidade.

Resolveu a Câmara com comunicação do Ouvidor e cidadãos e com o consentimento do Governador a enviar aos Reais pés de V. Majestade com procuração sua a Francisco da Costa Barros, cidadão da mesma cidade [...] para representar a Vossa Majestade e a seus ministros e tribunais, as ditas misérias e apertos por serem tantos e se confundirem representando-se por carta.⁵⁸⁷

De acordo com José Eduardo de Pimentel Godoy, Francisco de Costa Barros foi assassinado em 28 de abril de 1658 com dois tiros de espingarda por “Pedro de Sousa Pereira e por Tomé Correia de Alvarenga, dois dos mais violentos partidários de Salvador Correia de Sá e Benevides”,⁵⁸⁸ ocupantes do cargo de provedor e juiz da Alfândega.

Domingos Correia foi outro provedor integrante do grupo de Aleixo Manuel, que rivalizava com a oligarquia dos Sá. Veterano da guerra contra os holandeses, serviu na Bahia de 1624 a 1627 e em Pernambuco de 1630 a 1634.⁵⁸⁹ Foi nomeado provedor da Fazenda Real pelos serviços prestados naquela campanha militar. Em 1639 foi retirado do cargo por Salvador Correia de Sá e Benevides antes de terminado o seu período trienal de serviço por

⁵⁸⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 3, D. 277. Requerimento de Francisco da Costa Barros para renunciar ao cargo em favor de quem casar com sua filha.(1655)

⁵⁸⁶ Cf. OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado Moderno: honras, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa, Estar, 2001, p. 20-22.

⁵⁸⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 3, Doc. 272. Consulta ao Conselho Ultramarino ao rei D. João IV sobre a ida do procurados do Rio de Janeiro, Francisco da Costa Barros, ao Reino para representar junto aos tribunais da corte as dificuldades sentidas naquela capitania.(1655)

⁵⁸⁸ GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro.Op.cit.*, p. 13-19.

⁵⁸⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 62-63. Carta régia que se fez mercê a Domingos Correia, natural de Refoios, pelos serviços que prestara na Bahia e em Pernambuco contra os holandeses.(1634)

discordâncias em relação aos serviços prestados à Fazenda Real e para abrir vaga para Pedro de Sousa Pereira, casado com uma parente do governador.⁵⁹⁰

[Em] janeiro de 639 fui suspenso [Domingos Correia] pelo capitão-mor Salvador Correia de Sá em respeito de lhe encontrar [tomando] umas pipas de sal de S. Majestade que havia tirado de noite da Nau de Francisco Cordeiro que foi desta cidade como se vê do auto fl.2 e não contente com o haver feito a suspensão que lhe fez sem o poder fazer [...] o mandou prender violentamente por uma Companhia de soldados[...] o capitão mor mandou fazer despesa que não consenti [...] e fazendo ódio e cada dia mais o suspendeu varias vezes sobre não consentir em coisas que não convinham ao serviço de V.Majestade e bem de sua Real Fazenda [...] e vindo deste Reino um Pedro de Souza provido no mesmo cargo que se lhe deu.⁵⁹¹

Esse caso despertou forte oposição, fez com que após três anos os adversários do governador solicitassem a sua ida para Portugal a fim de responder a processo.⁵⁹² Em 1642 Domingos Correia foi reintegrado ao cargo.⁵⁹³

Antonio Camelo já havia ocupado o cargo de contador-geral do Brasil, cargo da Provedoria-Mor da Fazenda Real,⁵⁹⁴ antes de ser o mais alto funcionário da Fazenda Real

⁵⁹⁰ BOXER, Charles C. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola.1602-1686. Op.cit.* p. 151-152.

⁵⁹¹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, CA, Cx. 2, Doc. 229-231. Requerimento do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro Domingos Correia no qual pede para ser reintegrado no seu lugar, de que fora suspenso pelo capitão-mor Salvador Corrêa de Sá.(1642)

⁵⁹² BOXER, Charles C. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola.1602-1686. Op.cit.* p. 152.

⁵⁹³ “É necessário que se tenha cautela na análise das críticas e acusações na documentação a fim de se evitarem distorções dos fatos. Parece ser natural que o acusador imponha suas razões para denegrir a imagem do acusado. Rodrigo Ricupero afirma que era comum os governadores serem alvo de críticas dirigidas à Coroa que iam “desde queixas sérias até outras pouco críveis” (RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial. Op.cit.* p. 82). Da mesma opinião, o conde de Vila Pouca apontava o cuidado que se devia ter na admissão de culpas que se atribuíam ao governador [de Angola] e dizia que na Bahia havia “um rancho que chamavam dos Gregórios os quais eram capazes a descompor o ouvidor ou ministro contra quem se apostavam” (RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da. Os manuscritos da Casa de Cavadal respeitantes ao Brasil,1955, p. 164). Os inimigos de Salvador Correia de Sá imputava-lhe as seguintes faltas, de acordo com Boxer: uso indevido dos fundos da Coroa, preenchimento de cargos públicos por seus parentes e amigos, criação não autorizada de impostos e taxas das quais era coletor e administrador, construção de fortificações com material de qualidade inferior, com o uso de seus próprios índios e escravos, mas mesmo assim com sobrecarga da Coroa com preços exorbitantes, e ainda que ao tomar posse do cargo estava cheio de dívidas e que em três anos já havia acumulado fortuna pessoal. Essa última acusação era totalmente sem sentido, pois Salvador em 1637 já era um homem rico, tanto pela herança familiar quanto pelo casamento com uma mulher com muitas posses, e dono de grande quantidade de escravos e terras. No entanto, a acusação de nepotismo tinha mais substância, porém isso era praxe entre os funcionários coloniais da época, os quais salvo raras exceções usavam seus cargos para enriquecerem à custa da Coroa mesmo que viessem depois a fazer empréstimos generosos ou donativos ao Ttesouro. (BOXER, Charles C. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola.1602-1686. Op.cit.* p. 152).

⁵⁹⁴ GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro. Op.cit.* p. 13-19.

fluminense. Carta ao rei Filipe III datada de 1639 atesta sua passagem como provedor e juiz da Alfândega do Rio de Janeiro.

Com esta será a segunda via das contas que tomei ao Almojarife que foi desta Capitania Matias de Mendonça em virtude de uma provisão que V. Majestade foi servido mandar passar pelo Conselho da Fazenda [...] que as ditas contas vão mui conforme ao que Vossa Majestade ordena em seu Regimento como V. Majestade mandar auferir ao que a muitos particulares importantes a sua Real Fazenda para em tudo me conformar com suas Reais ordens que Nosso Senhor a Católica pessoa de V. Majestade como a Cristantade e seus Leais súditos havemos mister.⁵⁹⁵

Um dos mais controversos provedores do Rio de Janeiro no Seiscentos, capitão-mor em várias armadas do Brasil, fidalgo da Casa Real e cavaleiro da Ordem de Cristo, Pedro de Sousa Pereira nasceu em 1610 em Ponta Delgada nos Açores. Dotado de prestígio social, senhor de engenho, contratador da pesca de baleias,⁵⁹⁶ casou-se com Ana Correia, bisneta de Antonio Mariz e descendente de Salvador Correia de Sá. O provedor era um típico representante da primeira elite colonial que usou do exercício da administração para angariar fortuna e poder e foi titular em vários negócios. Recebeu do governador sesmaria quando da composição com os “Sete Capitães” em Campos dos Goitacazes. Foi acusado por Domingos Correia de ser cúmplice de Salvador Correia de Sá na apropriação do dinheiro do Almojarifado Real e por Francisco da Costa Barros, escrivão da Fazenda, pelos baixos rendimentos da Fazenda devido aos seus conluíus com os demais oficiais e contratadores. Envolveu-se também em vários incidentes, como o assassinato de um juiz de órfãos, do mineiro espanhol Jaime Comas (jogado do alto de uma cata em Paranaguá) e de Francisco da Costa Barros. Foi preso pelos rebeldes na rebelião de Jerônimo Barbalho e remetido para o Reino.⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 86. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Antonio Camelo, ao rei D. Filipe III sobre as contas tomadas ao almojarife da Fazenda Real daquela praça, Matias Mendonça.(1639)

⁵⁹⁶ PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do setecentos*. *Op.cit* p. 47.

⁵⁹⁷ RHEINGANTZ, Carlos Grandmassom. *As primeiras famílias do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII*. *Op.cit.*; BELCHIOR, Elycio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*. *Op.cit.* p. 149; SANCHES, Marcos Guimarães. A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relações de poder. *RIHGB*. Rio de Janeiro, IHGB,2006, p. 189-190; LAMEGO, Alberto. “Pedro de Sousa Pereira”. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 5 de maio de 1946; AHU, RJ, Cx. 2, Doc. 24. Carta Régia do rei D. Filipe III ao conselheiro do Conselho do Conselho da Fazenda, Luis da Silva, provendo João Gonçalves de Azevedo nos ofícios de alferes da fortaleza da barra da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e guarda dos navios neste porto, que vagou por morte de Belchior Rangel, servindo com propriedade dos ditos ofícios e com

Em 1648, contrariando a norma que determinava que pessoas de sangue impuro não pudessem ocupar o cargo de provedor da Fazenda Real, Antonio Dorta foi nomeado para desempenhar o ofício no Rio de Janeiro. Pesava ainda sobre ele a acusação de possuir “loja aberta”⁵⁹⁸ e dívida de milhares de cruzados relativa ao tempo em que era contratador dos dízimos, ou seja, de 1642 a 1647.

[...] foi provido de Provedor da Fazenda daquela capitania proveu o Capitão-mor dela o cargo em um Antonio Dorta homem de nação, e com loja aberta, pessoa totalmente indigna por todas as circunstancias de servir a Sua Majestade naquele posto principalmente sendo o ano passado o ultimo de seis que teve os dízimos de cujo contrato está devendo muitos mil cruzados, ficando juiz e mais parte assim nesta cobrança. ⁵⁹⁹

Temos por hipótese que a nomeação de Antonio Dorta esteja relacionada à conjuntura econômica da pós-Restauração, em que a participação dos judeus para o alargamento do comércio e o uso de seus recursos financeiros para a exploração mercantil tornavam-se elementos fundamentais para a manutenção da Coroa bragantina.

3.2.2. Os oficiais da Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica

Os cargos da hierarquia inferior da Alfândega, nos séculos XVI e XVII, eram oferecidos aos vassalos como forma de mercê por favores prestados à Coroa. Segundo Rodrigo Ricupero, a distribuição desses cargos permitia a transferência dos valores estamentais da metrópole para a colônia e a criação de hierarquias sociais “embasadas nas honrarias e propriedades conferidas pela Coroa”.⁶⁰⁰ Adiante apresentamos um quadro com a identificação de alguns ocupantes dos ofícios aduaneiros:

um só ordenado, em satisfação de serviços e ações.(1623); FRAGOSO, 2000, A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII). *Op.cit.* p. 66.

⁵⁹⁸ Comércio varejista

⁵⁹⁹ DHBN, v.4,p.438. Carta para o Desembargador Manuel Pereira Franco.(1648)

⁶⁰⁰ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial.Op.cit.* p. 83.

Quadro 10 – Relação dos oficiais da Alfândega

Oficiais da Alfândega	Ano	Ofício
Crispim da Cunha Tenreiro	1588	Escrivão
Baltasar da Costa	1599	Escrivão
Francisco da Costa	1605	Meirinho do Mar
Sebastião Coelho	1606	Escrivão
Sebastião Coelho	1614	Escrivão
Rafael de Carvalho	1619	Escrivão
João Gonçalves de Azevedo	1623	Guarda de navio
Estevão Tourinho Pacheco	1634	Guarda de navio
Pedro Martins Negrão	1637	Escrivão
Francisco da Costa Barros	1641	Escrivão
Francisco de Araujo	1641	Meirinho do mar
Gaspar de Molina	1647	Escrivão
D. Fernando Ramires	1653	Escrivão
Antonio Ferreira de Carvalho	1658	Escrivão
Manuel Pereira de Carvalho	1664	Escrivão
Henrique Pereira Velho	1666	Escrivão

Fonte: Anais da BN, vol. 75, 1955 Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa / AHU, CU, Cx. 1, Doc. 17. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D.Filipe III sobre o procedimento do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania.(1619) / GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*, ESAF,2002, p. 13-19** / AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 24. Carta Régia do rei D. Filipe III ao conselheiro do Conselho do Conselho da Fazenda, Luis da Silva , provendo João Gonçalves de Azevedo nos ofícios de alferes da fortaleza da barra da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e guarda dos navios neste porto, que vagou por morte de Belchior Rangel, servindo com propriedade dos ditos ofícios e com um só ordenado, em satisfação de serviços e ações.(1623) Elaboração da autora.

Os oficiais aduaneiros podiam ser serventuários ou proprietários de seus cargos.⁶⁰¹ Tanto a propriedade do ofício como a serventia eram mercês conferidas pelo rei. A concessão desses cargos obedecia a determinados critérios sociais e políticos, já que, como patrimônio do rei,

⁶⁰¹ Os cargos de Escrivão da Alfândega e Almojarife eram de serventia e provimento do rei. (Cf. DOCUMENTAÇÃO ULTRAMARINA PORTUGUESA II. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962,p. 36.

serviam também como objeto de barganha para formação de alianças.⁶⁰² Dessa forma, seus primeiros ocupantes tiveram participação direta, ou de seus ascendentes ou parentes, em algum serviço prestado à Coroa. Tais favores eram sempre destacados nos pedidos para esses cargos, como assim o fez Cristóvão Freire, quando solicitou ao soberano o ofício de escrivão e almoxarife da Alfândega do Rio de Janeiro em 1614.

Viu-se deste Conselho [da Fazenda] a petição que Cristóvão Freire em que se diz que El Rei Dom Sebastião, que Deus o tenha, fez mercê no ano de [15]71 a Luis Freire seu pai, do ofício de Escrivão da Alfândega e almoxarifado do Rio de Janeiro por seus serviços que os serviu alguns anos com satisfação, verdade e inteireza e ajudando na conquista contra os gentios da terra, Ingleses e Franceses.⁶⁰³

Nas solicitações de mercês os pretendentes aos cargos também “procuravam mostrar os serviços feitos em um momento singular ou [...] na falta de um serviço mais notável reuniam-se em bloco os feitos de vários anos”,⁶⁰⁴ como no caso de Marcos Ferreira, que, ao solicitar o ofício de escrivão e almoxarife da Alfândega do Rio, destacou os serviços prestados durante vinte anos pelo seu tio, que incluía participação em batalhas na África e no Brasil.

Senhor. Marcos Ferreira apresenta [...] justificação em como lhe pertence os serviços a que fez com muito esforço seu tio por espaço de vinte anos contínuos, dois em África, serviço em cativo e poder dos mouros e dezoito no Brasil nas ocasiões que naquele tempo se ofereceram de guerra assim per mar como per terra, com muito risco de sua pessoa, pede a V. Majestade que em satisfação dos ditos serviços lhe faça mercê do cargo de Escrivão e Almoxarifado do Rio de Janeiro que está vago.⁶⁰⁵

⁶⁰² Cf. MELLO, Isabele Matos Pereira. *Poder, administração e justiça: os ouvidores gerais no Rio de Janeiro (1624-1696)*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2010, p. 64.

⁶⁰³ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almoxarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

⁶⁰⁴ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colônial*. *Op.cit.* p. 75.

⁶⁰⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almoxarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

A participação de parentes na administração da colônia era também usada como retórica para obtenção de mercês. Usava-se nesses casos o argumento da continuidade dos serviços prestados.⁶⁰⁶ Esse foi o caso de Sebastião Coelho, que solicitou ao rei a posse do ofício exercido pelo seu pai na Alfândega fluminense.

[...] E porque por falecimento de seu pai [Sebastião Coelho] vagaram os ditos ofícios de Escrivão do Almojarife e Alfândega da dita capitania que os serviu muitos anos. [...] Pede a Vossa Majestade que [...] lhe faça mercê dos ditos ofícios assim e da maneira que seu pai o serviu.⁶⁰⁷

Era costume da época, os filhos exercerem o ofício anteriormente ocupado por seus pais. Aqueles eram os favorecidos pelo bom desempenho e lealdade desses para com o rei, o que era lembrado nos pedidos de mercês, como podemos ver no de Sebastião Coelho. Ele destaca que seu pai havia falecido e exercera “no espaço de dezoito anos os ofícios de Escrivão do Almojarifado e da Alfândega da Capitania do Rio de Janeiro, sem neles cometer erros antes servir bem”.⁶⁰⁸ Entretanto, essa passagem não se dava de forma automática, devia o rei autorizar a sua ocupação, uma vez que o cargo era um patrimônio real. Dessa forma, só o monarca podia dispor dele.⁶⁰⁹

A anexação aos pedidos de mercês de certidões para a atestação do bom serviço prestado era um expediente comum adotado pelos vassallos que pleiteavam os cargos na colônia. Exemplo disso pode ser visto nos requerimentos feitos por Sebastião Coelho e Antonio Rodrigues Palhano, que pleiteavam os cargos de escrivão do Almojarifado da Alfândega do Rio de Janeiro em épocas distintas.

Diz Sebastião Coelho morador na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro que seu pai Sebastião Coelho que hora faleceu serviu por espaço de dezoito anos os ofícios de Escrivão do Almojarifado e da Alfândega da Capitania do dito Rio de Janeiro sem neles cometer erros, antes serviu bem como consta

⁶⁰⁶ Cf. RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial*. *Op.cit.* p. 75.

⁶⁰⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almojarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

⁶⁰⁸ *Idem.*

⁶⁰⁹ Cf. MELLO, Isabele Matos Pereira. *Poder, administração e justiça: os ouvidores gerais no Rio de Janeiro (1624-1696)*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2010, p. 64.

das Certidões do Ouvidor Geral Gaspar de Figueiredo, fl.12 e do Ouvidor Sebastião Parvi, fl 13 e 16 [...] ⁶¹⁰

Antonio Gomes Palhano e Jerônimo Negrão filhos que ficaram de Pedro Martins Negrão hora defunto [...] que consta da disposição que ele fez de seus ofícios de Escrivão da Alfândega desta cidade e por que lhes é necessária consta certidão [...] ⁶¹¹

Após a nomeação, cabia ao provedor da Fazenda Real empossar os oficiais da Alfândega nos cargos. Essa posse obedecia a um rito em que se fazia um juramento de bem servir ao rei e às partes perante os Evangelhos. Todo esse procedimento era registrado no verso da provisão feita pelo governador, por ele assinada e selada com o sinete de suas armas. ⁶¹² Eram homens de prestígio na sociedade fluminense, seja pelos próprios serviços prestados ao rei, seja pela atuação em postos importantes na conquista da Capitania do Rio de Janeiro.

Verificamos a nomeação do reinol Crispim da Cunha Tenreiro, natural de Évora, para o cargo de escrivão e almoxarife da Alfândega no fim da década de 1580. Homem de reconhecido *status*, genro de Antonio de Mariz, ex-provedor da Fazenda, foi um dos capitães que participaram da luta contra os gentios. ⁶¹³

Sebastião Coelho, que assim como Tenreiro serviu em ocasiões de guerra, exerceu os ofícios de escrivão e almoxarife da Alfândega por 18 anos. Certidão emitida pelo ouvidor-geral Sebastião Parvi de Brito atestava que durante todo o tempo em que serviu na Alfândega não cometeu irregularidade no desempenho do cargo.

Certifico eu Sebastião Parvi de Brito, ouvidor geral desta repartição da banda do sul nesta costa do Estado do Brasil per El Rei Nosso Senhor que na devassa e residência que nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro dos Oficiais da Justiça e da Fazenda tirei e não achei nada nela culpar a

⁶¹⁰ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almoxarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

⁶¹¹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 184. Requerimento do soldado do alantejo, Antonio Rodrigues Palhano, ao rei D. João IV, solicitando a propriedade dos ofícios de escrivão da Alfândega e almoxarife do Rio de Janeiro, que pertenceram ao seu pai, capitão Pedro Martins Negrão, e que se encontravam vagos desde a sua morte.(1647)

⁶¹² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almoxarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

⁶¹³ LISBOA, Balthazar da Costa. *Annaes do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typ. de Seignot Plancher, 1834, p. 330.

Sebastião Coelho escrivão da feitoria e almoxarifado da Alfândega, mas antes fez seus serviços com muita verdade e inteireza guardando em tudo justiça de Deus e de Sua Majestade por que lhe faça mercê e per verdade passei esta por mim assinada dada neste Rio de Janeiro aos dois dias do mês de setembro de seicentos e dez.⁶¹⁴

O que se tem a respeito de Rafael de Carvalho é que fora escrivão público de notas, antes de exercer o ofício de escrivão da Alfândega no Rio.⁶¹⁵

A nomeação de Pedro Martins Negrão para o ofício de escrivão e almoxarife da Alfândega deu-se em 1638. Durante o exercício do seu cargo foi preso durante devassa que o considerou culpado pelas acusações feitas por seus inimigos. Inocentado e solto por ordem do rei devido às inconsistências das acusações, logo veio a falecer.⁶¹⁶ Durante o impedimento de Pedro Negrão, o Conselho Ultramarino propôs a indicação de Gaspar de Molina para o preenchimento da vaga daquele ofício, por ser um homem de “qualidade e família”.⁶¹⁷ Nesse sentido, pelo alvará de 6 de agosto de 1647, foi autorizado que Gaspar de Molina ocupasse o cargo de escrivão e almoxarife da Alfândega do Rio. Durante o exercício do cargo, o escrivão cometeu várias ilicitudes, conforme consta na devassa feita pelo ouvidor-geral do Rio de Janeiro, D. João Velho de Azevedo. Dentre essas ilicitudes podemos destacar a de viver constantemente embriagado, de cobrar propinas para emissão de certidões de meias anatas⁶¹⁸ falsas, declarar como devedores as pessoas que haviam pagado impostos e dar quitação a quem os devia e ainda subtrair mercadorias dos armazéns da Alfândega e intimidar os guardas

⁶¹⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 1. Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almoxarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

⁶¹⁵ Anais da Biblioteca Nacional, v. 57, 1935, p. 231. Trespasseiro da escritura de doação das sessenta braças de terra no caminho que vai para o boqueirão da carioca a mão esquerda-1591.

⁶¹⁶ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 577-579. Consulta do Conselho Ultramarino sobre o requerimento de Antonio Gomes Palhano, no qual pede que se lhe faça mercê dos ofícios de Escrivão da Alfândega e Almoxarifado da cidade do Rio de Janeiro, que estavam vagos por falecimento de seu pai Pedro Martins Negrão.(1647)

⁶¹⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 171. Parecer do Conselho Ultramarino sobre se propor Gaspar Molina num posto vago nas conquistas, tendo em consideração sua qualidade e serviços e em atenção aos seus requerimentos em que pede a serventia do Ofício de escrivão da Fazenda Real e da Alfândega do Rio de Janeiro, enquanto durar o impedimento do seu proprietário Pedro Martins Negrão.(1646)

⁶¹⁸ Meia anata era um imposto criado pelo duque de Olivares que incidia sobre os rendimentos de todos os ofícios que não fossem eclesiásticos, providos por nomeação régia, por venda, renúncia, sucessão, eleição ou por nomeação dos vice-reis, governadores, presidentes, vedores da Fazenda, ministros, senhores de vilas e lugares ou donatários, ofícios de qualquer duração. E incidia ainda sobre todas as mercês, ajudas de custo, privilégios, prerrogativas, honras e graças dadas pelo rei por meio de qualquer dos seus tribunais ou ministros. Esse tributo, conforme se pode facilmente verificar, atingia pela sua natureza particularmente os nobres e os letrados e até mesmo os clérigos que ocupassem ofícios não eclesiásticos ou a quem fossem concedidos os outros benefícios acima considerados. (TORGAL, Luis Reis. Ideologia política e teoria do Estado na Restauração. *Op.cit.* p. 347).

da instituição para que facilitassem os furtos em suas dependências. D. Gaspar de Molina foi preso a mando do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Pedro de Souza Pereira,⁶¹⁹ mas fugiu da cadeia.

Pelo alvará de 1 de setembro de 1653 foi nomeado D. Fernando Ramires para ocupar o cargo de escrivão do Almojarifado da Alfândega.⁶²⁰ As informações sobre esse oficial da Alfândega são escassas. Sabe-se que autenticou a assinatura do mineiro de profissão, Jaime Comas em carta que escreveu para o administrador-geral da Vila de Paranaguá.⁶²¹

Uma prática na América portuguesa era a renúncia de um ofício em favor de um membro da família,⁶²² que podia ser em vida ou deixado em testamento, como no caso de Pedro Martins Negrão, que solicitou mercê para que seu filho fosse nomeado em vida ou após sua morte para o cargo que ocupava de escrivão do Almojarifado da Alfândega.⁶²³ Já Francisco da Costa Barros fez requerimento ao rei a fim de que pudesse renunciar o seu ofício em favor de quem desposasse sua filha.

Senhor. Francisco da Costa Barros, natural e cidadão de São Sebastião do Rio de Janeiro, e de presente procurador nesta costa da câmara daquela cidade, fez petição a V. Majestade neste Conselho em que diz que ele há mais de vinte e cinco anos que serviu ao ofício de escrivão da Provedoria da Fazenda do Rio de Janeiro de que é proprietário desde anos em vida de seu pai que também foi proprietário do mesmo ofício e quinze depois de sua morte procedendo sempre com verdade e satisfação, sem nunca ser compreendido em devassa alguma.[...] Pede a V. Majestade que tendo consideração ao que alega lhe faça mercê de licença para poder renunciar o dito ofício na pessoa que casar com sua filha.⁶²⁴

⁶¹⁹ De acordo com as Ordenações Filipinas, era de competência do provedor/juiz da Alfândega apreciar quaisquer feitos relacionados à área criminal ou cível em que fossem réus os oficiais da Alfândega (*Código Filipino, Op.cit.*, p. 97).

⁶²⁰ Anais da Biblioteca Nacional, v. 75, 1955. Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa.

⁶²¹ MEGALE, Heitor; TOLEDO NETO, Silvio de Almeida(Orgs). *Por minha letra e sinal*:documentos de ouro do século XVII. Cotia, Ateliê Editorial,2005, p. 48.

⁶²² Vale resaltar que o provimento dos oficiais da Fazenda era competência do Rei conforme DOCUMENTAÇÃO ULTRAMARINA PORTUGUESA II. Lisboa, Centro de Estudos do Ultramar, 1962.p.18

⁶²³ “Pedro Martins Negrão pede a Vossa Majestade que lhe faça merce havendo respeito do que alega mandar-lhe passar provisão em forma para poder nomear em sua vida ou por morte o dito ofício em seu filho, o que fez o que lhe parecer de merecimento (AHU, ACL, RJ, Cx. 4, Doc. 577-579)Consulta do Conselho Ultramarino sobre o requerimento de Antonio Gomes Palhano, no qual pede que se lhe faça mercê dos ofícios de Escrivão da Alfândega e Almojarifado da cidade do Rio de Janeiro, que estavam vagos por falecimento de seu pai Pedro Martins Negrão.(1647)

⁶²⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 3, Doc. 277. Requerimento de Francisco da Costa Barros para renunciar ao cargo em favor de quem casar com sua filha.(1655)

Como podemos perceber, o grupo que circulou pela Alfândega fluminense desempenhou também papéis importantes em diferentes instâncias da governança colonial, ocupou cargos na administração e na Câmara. Um paradoxo que deve ser destacado é o envolvimento de seus oficiais em ilicitudes, já que a Alfândega era uma instituição que tinha como objetivo justamente o controle e a vigilância do comércio a fim de garantir a transferência de rendas para a Coroa.

No início do século XVII os oficiais da Alfândega recebiam um ordenado com valores anuais, conforme podemos observar no quadro adiante:

Quadro 11 – Ordenados dos oficiais da Alfândega

Cargo	Ordenado em réis por ano	
	1626	1641
Provedor	80\$000	70\$000
Escrivão e almoxarife	30\$000	30\$000
Porteiro da Alfândega	3\$200	6\$200
Meirinho	Não tinha ordenado	Não consta

Fonte: DHBN, 015, 1930, p. 41. Patentes, provisões e alvarás.(1625-1631) / AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 204-206. Informação do Governador Salvador Correa de Sá e Benevides relativa aos rendimentos e despesas da Praça do Rio de Janeiro.(1641) Elaboração da autora.

Além do ordenado pago pela Fazenda Real, alguns oficiais recebiam outras vantagens, como era o caso do provedor/juiz da Alfândega.⁶²⁵ Dessa forma garantiam para si um valor sobre o movimento de embarcações e fazendas que davam entrada na aduana.⁶²⁶

A falta de regimento específico que estabelecesse mais rigor em relação à cobrança desses emolumentos permitia que esses oficiais regulassem o próprio rendimento,⁶²⁷

⁶²⁵ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623).

⁶²⁶ Cf. FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dizima do Rio de Janeiro(1723-1743).Op.cit.* p. 45.

⁶²⁷ “Que a maior parte dos precalços que levam os oficiais são introduzidos por eles mesmos sem aprovisão ou Regimento de Vossa Majestade. E assim cada pessoa que novamente vem provida na propriedade dos tais ofícios

Levando-se em consideração os aspectos até aqui mencionados, concluímos que com os recursos adquiridos pela via da cobrança de impostos foi possível prover a manutenção das fortalezas da cidade, manter o pagamento do soldo dos soldados⁶²⁸ e apoiar a ação da catequese dos jesuítas, uma vez que parte dos recursos aduaneiros era destinada aos colégios inacianos.⁶²⁹

A descrição da estrutura da Alfândega fluminense que apresentamos aqui nos permitiu perceber a importância que essa instituição tomou ao longo da colonização e do papel desempenhado por ela no que diz respeito não só à arrecadação fiscal e às finanças do Reino, mas também à própria colonização das partes do Brasil.

3.3. A Alfândega fluminense: dinâmica

A Alfândega fluminense frequentemente foi palco de conflitos entre autoridades que faziam parte da administração. A ausência de competências e jurisdições bem definidas, associada às leis “profusas e confusas”,⁶³⁰ fazia com que as diversas instâncias governamentais concorressem entre si e permitia, assim, que os oficiais invadissem a esfera do outro por meio das brechas formadas pela vulnerabilidade do próprio sistema.⁶³¹

Associado a isso é importante analisar também o papel desempenhado pelos colonos, que por vezes subvertiam a ordem emitida pela metrópole para satisfazer seus interesses. Tudo isso, facilitado por circunstâncias como a distância entre a colônia e a metrópole, a forma precária de comunicação e o tamanho do território da América lusa,⁶³² permitia o surgimento de conflitos institucionais na colônia.

As disputas pelo exercício de certas atribuições, não raro, ocorriam entre ocupantes dos principais cargos do governo da colônia e podem ser observadas nas cartas enviadas, em

os acrescentarão como lhe parecer. (DOCUMENTAÇÃO ULTRAMARINA PORTUGUESA II. Lisboa, Centro de Estudos do Ultramar, 1962.p.18)

⁶²⁸ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1937, *passim*. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633

⁶²⁹ “Eu Rei faço saber aos meus governadores nas partes do Brasil que eu ouve por bem que do rendimento das redizimas das Alfândegas das ditas partes se pagassem aos reitores dos dois colégios que há na cidade de Salvador e de São Sebastião do Rio de Janeiro, o qual quantia foi arbitrada por meu mandado para sustentação dos padres dos ditos colégios.”

⁶³⁰ WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C de. *Formação do Brasil Colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1994. p. 303.

⁶³¹ Cf. SIQUEIRA, Maria Isabel; REIS, Thiago de Souza. Conflito de jurisdição na Capitania do Rio de Janeiro no início do século XVII. In: *Revista Brasileira de História e Ciências Sociais*, v.4,n.8, dez.2012. p. 468.

⁶³² Cf. RUSSEL WOOD, A.J.R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, v.18,n.36,1988.

1619, pelo provedor da Fazenda e juiz da Alfândega Diogo Lopes de Bulhão ao rei D. Filipe III. Nessas cartas o provedor queixava-se das intromissões do governador Rui Vaz Pinto em assuntos da competência da Fazenda Real.

Senhor. Além de por outras vias esteja feito e avisado a Vossa Majestade do procedimento de Rui Vaz Pinto Capitão-mor desta cidade, torno agora a fazer dando conta a Vossa Majestade, e é que o dito Capitão-mor se intromete com tanta força na Fazenda de Vossa Majestade e com os oficiais dela que não posso deixar, sem embargo de ter amizade ao Governador-geral deste Estado e ao Provedor-mor da fazenda de Vossa Majestade, disso fazê-lo em especial a Vossa Majestade. Porque são tantas as intromissões e desordens que o dito Capitão-mor comete no tocante a este particular que se lhe não atalha remédio certo não deixará de dar em uma grande falta que, além de querer com qualquer pequena ocasião gastar o que lhe parece da Fazenda de Vossa Majestade, querendo me obrigar com forças e injustiças.⁶³³

Ao analisar esse trecho da carta percebemos que o provedor do Rio, mesmo ao reconhecer as escalas hierárquicas na colônia, recorreu ao expediente da comunicação direta com o rei, na busca de uma solução para o seu problema. Rui Vaz Pinto era considerado um homem de temperamento difícil, com envolvimento em conflitos com os oficiais da Câmara, os quais reputava como “homens levantados e rebeldes contra o serviço del-Rei”, e ainda com as demais autoridades locais.⁶³⁴ Nesse mesmo 1619 a Câmara fez um relato ao governador-geral do que considerava “desatinos” do capitão-mor. Por meio de uma provisão o governador-geral recomendou então a Vaz Pinto que se “[abstivesse] daqueles puníveis excessos em que incorria”.⁶³⁵ No entanto, essas recomendações não surtiram o efeito desejado e o capitão-mor continuou a interferir de modo crescente em assuntos da competência do provedor, como fica evidenciado na carta de dezembro daquele mesmo ano:

⁶³³ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 17. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D. Filipe III sobre o procedimento do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania. (1619)

⁶³⁴ Cf. COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século XVII. Op.cit.* p. 49.

⁶³⁵ COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século XVII. Op.cit.* p. 49.

Suposto que tenha escrito a V. Majestade sobre esta matéria são tantas as ocasiões que de novo aqui se sucedem que é a causa de agora o tornar a fazer com novas queixas de capitão- mor desta cidade Rui Vaz Pinto o que posto que do Governador-geral deste estado é de ordinário repreendido das desordens que faz nem por isso deixa de ir com elas avante e cada vez em maior crescimento atalhando me e impedindo com patentes e atermos devassador que possa inteiramente corresponder com a obrigação do cargo de Provedor da Fazenda Real de V.Majestade de que me fez mercê encarregar [...] ⁶³⁶

Nessa mesma carta o provedor relata a intromissão de Rui Vaz Pinto nas suas atribuições específicas, ao tentar impedir que os mestres de navios vindo do reino despachassem suas mercadorias na Alfândega. O governador já havia feito notificação ao provedor para que mudasse a Alfândega de lugar, o que não havia sido acatado. Assim, resolveu tentar impedir que os navios fossem à Alfândega até que a mudança fosse efetivada e notificou aos seus mestres que não efetuassem o despacho das fazendas.

[...] vinte e oito do dito mês mando notificar a dois mestres de navios que estavam no porto desta cidade vindos do Reino com fazendas a ela a saber Manoel Pires e Leonardo Vaz com certas penas não trouxessem as fazenda a esta dita alfândega. ⁶³⁷

Nos autos que o provedor mandou fazer, os mestres de navios confirmaram a proibição do governador.

[...] Leonardo Vaz testemunha a que o provedor deu juramento dos Santos Evangelhos em que pôs a mão prometeu dizer verdade [...] aos vinte e oito deste presente mês pelo escrivão Antonio Pimenta do Breu lhe foi feita uma notificação da parte do capitão e governador Rui Vaz Pinto que não descarregasse fazenda alguma [na alfândega] por que antes tinha mandado notificar ao provedor Diogo Lopes de Bulhão que mudasse a dita alfândega.
[...]

⁶³⁶ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

⁶³⁷ *Idem.*

[...] Manuel Pires senhorio da nau Nossa Senhora do Rosário testa a quem for dado juramento dos santos evangelhos em que pôs a mão prometeu dizer a verdade [...] o capitão-mor Rui Vaz Pinto lhe mandou notificar que não tirasse nem desembarcasse quase fazenda alguma sem primeiro haver outra Alfândega. [...] ⁶³⁸

[...] Tem Pantaleão Pinto, estante nesta cidade, mestre da nau nomeada Nossa Senhora da Boa Hora, testemunha a quem o Provedor deu juramento dos Santos Evangelhos em que pôs a mão e prometeu dizer que é verdade que o Capitão-mor Rui Vaz Pinto lhe mandou notificar que não trouxesse fazenda alguma a Alfandega até não estar fechada[...]. ⁶³⁹

O descumprimento da ordem de Vaz Pinto criou embaraços para o mestre de umas das embarcações que chegara ao porto do Rio vindo do Reino, como se evidencia no seguinte trecho da carta: “Tendo começado o dito Leonardo Vaz a descarregar e despachar dando lhe nisso muita moléstia”. Essa atitude do governador contrariava as determinações de um dos capítulos do seu próprio regimento, que dizia, segundo Bulhão, “que Sua Majestade manda ao dito capitão-mor faça bom tratamento aos mestres de navios que vierem de fora a este porto”. ⁶⁴⁰ O capitão-mor ainda nomeou soldados de sua confiança para entrar nos navios de forma a evitar que se dirigissem ao porto da cidade. Contrariou dessa forma não só o seu regimento, mas também o da própria Alfândega.

Ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil seiscentos e dezanove anos aos trinta e um dias do mês de agosto desta era na Alfândega dela estando aí o Provedor da Fazenda Diogo Lopes de Bulhão por que foi dito que, o capitão e governador Rui Vaz Pinto contra o seu regimento e o desta Alfândega se intrometa em sua jurisdição e prejudicava e inquietava, nela mandando evitar os navios que neste porto entram pondo neles guardas criados seus sem provimento algum nem juramento e impedindo que o

⁶³⁸ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

⁶³⁹ *Idem.*

⁶⁴⁰ *Idem.*

Provedor o não faça dando ocasião a muitos desconcertos e a que os oficiais da Fazenda não possam bem fazer o seu serviço.⁶⁴¹

A mudança de endereço das Casas da Alfândega para outra parte da cidade não era bem aceita pelos oficiais aduaneiros. Assim, o escrivão e almoxarife Francisco da Costa Barros e o provedor Diogo Lopes de Bulhão julgavam ser a Praia da Piaçava um local adequado para a fixação daquela instituição, não só por ali estar situada a fortaleza de Santiago, mas também por reunir as condições necessárias para o bom despacho e a arrecadação fiscal.

Certifico eu, Francisco da Costa [Barros], Escrivão da Fazenda nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro por sua Majestade, que as casas que de presente servem da Alfândega nela são melhores até agora haver em sito fortaleza e em tudo e mais que se requer para o bom despacho e aumento das fazendas que a ela vem e por ser pedida a presente pelo provedor da Fazenda de Sua Majestade Diogo Lopes de Bulhão passar a presente por mim assinada nesta cidade em sendo quatro de dezembro de seiscentos e dezanove anos.⁶⁴²

O fato de dois representantes da administração colonial disputarem o poder de mando sobre a Alfândega fluminense reforça o ponto de vista de Nuno Gonçalo Monteiro e de Mafalda Soares da Cunha de que “uma das características mais marcantes da administração colonial era a divisão setorial em múltiplas instâncias que frequentemente colidiam entre si”.⁶⁴³

Um novo conflito entre os agentes da Coroa foi estabelecido quando Rui Vaz Pinto pôs em dúvida o procedimento usado para o despacho de pipas de fazendas oriundas de Angola. O governador desejava que o despacho fosse feito no próprio navio, o que foi rejeitado pelo provedor, o qual alegou seguir o estabelecido no foral, que previa que as mercadorias deveriam ser levadas até a aduana. Dessa forma o meirinho do mar Francisco Costa levou as mercadorias até a Alfândega para que perante o provedor e o escrivão e almoxarife fossem despachadas. “Pouco após iniciar os procedimentos para o referido

⁶⁴¹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

⁶⁴² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

⁶⁴³ MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CUNHA, Mafalda Soares da. Governadores e capitães-mores do império Atlântico português nos séculos XVII e XVIII. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. *Optima pars: Elites Ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa, ICS,2005.

despacho um ‘criado’ do dito capitão-mor e de sua parte disse ao dito provedor que lhe fizesse mercê de não bulir nas ditas fazenda e de as deixar estar na forma que estavam”.⁶⁴⁴ Diogo de Bulhão contestou a ordem e argumentou que não poderia deixar de cumprir o estabelecido na lei.

Como podemos perceber no trecho acima, o governador atropelava as funções do provedor, ao tentar impor sua vontade, que se encontrava em desacordo com as normas que regiam as atividades na Alfândega, ou seja, as do Foral da Alfândega de Lisboa. Isso nos remete a Caio Prado Junior quando afirma que “devemos abordar a análise da administração colonial com o espírito preparado para toda sorte de incongruências”.⁶⁴⁵

A intervenção de uma autoridade em área de uma outra era um dos traços da administração colonial,⁶⁴⁶ que ficou evidenciado na Alfândega fluminense no governo de Rui Vaz Pinto.⁶⁴⁷ É interessante observar essa intervenção no episódio em que o provedor resolveu designar Antonio Gomes como guarda de uma embarcação proveniente do Rio da Prata e que chegara àquele porto tendo como mestre João Martins Faxello. Antonio Gomes dirigia-se com sua autorização por escrito de Diogo Bulhão para ocupar seu posto na embarcação quando foi impedido pelo capitão-mor, que tomou dele a referida autorização e ainda ordenou que não fosse até o navio. Vale lembrar que os órgãos da Fazenda não estavam subordinados diretamente ao governador⁶⁴⁸ e, assim, não faziam parte das suas atribuições os assuntos relativos à Alfândega da cidade.

Em 1620 Rui Vaz Pinto deixou o governo da Capitania do Rio de Janeiro. Logo depois assumiu o cargo de provedor-mor da Fazenda Real.⁶⁴⁹ Em 1623 requereu ao rei D. Filipe IV a vitaliciedade do seu cargo e usou como retórica o argumento de que como governador da capitania fluminense tratara com muito cuidado os negócios da Fazenda Real para que não

⁶⁴⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

⁶⁴⁵ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo. Op.cit.*, p. 301.

⁶⁴⁶ *Ibidem.* p. 317.

⁶⁴⁷ O trecho do documento exposto a seguir exemplifica bem essa afirmativa: “Ano do nascimento de nosso Senhor Jesus Cristo de mil seiscientos e dezenove anos aos trinta e um dias do mês de agosto desta era na alfândega dela estando aí o provedor da fazenda Diogo Lopes de Bulhão por que foi dito que o capitão e governador Rui Vaz Pinto contra seu regimento e o desta alfândega se intrometa em sua jurisdição e o prejudicava e inquietava nela mandando evitar os navios que neste porto entram pondo neles guardas criados seus sem provimento algum nem juramento e impedindo que o provedor o não faça dando ocasião a muitos desconcertos [...] (AHU, ACL, RJ, Cx. 1, Doc. 19. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei).

⁶⁴⁸ Cf. PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo. Op.cit.* p. 320.

⁶⁴⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54-59. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623).

houvesse descaminhos. Relatou também as ilicitudes que ocorriam na capitania, tais como o embarque de mercadorias, como pau-brasil, tabaco, açúcar, gengibre e outras da terra, que eram levadas para outros reinos e que não pagavam impostos na Alfândega, assim como os escravos que se levavam para o Rio da Prata sem se pagarem os direitos devidos à Real Fazenda.

Rui Vaz Pinto fidalgo da Casa de Vossa Majestade, capitão-mor e governador [que] foi da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, aonde serviu com satisfação que é notória tratando com todo o cuidado que a Real Fazenda não se descaminhasse em muitas coisas e em especial na grande quantidade de escravos que se levam daquele Estado a vender a outro Reino, sem pagarem as águas⁶⁵⁰ a Real Fazenda que é de cada escravo três mil e seiscentos réis. E no muito pau-brasil que em toda aquela costa da banda do sul carregam e levam o estrangeiro para a banda do norte com inteligências que tem com os vassallos de Vossa Majestade de que são os que lhe vendem e chegam as praias aonde embarcam, e muitos açucares, gengibres e tabaco e outras mercadorias da terra em que interessam muito e forram⁶⁵¹ os direitos que houveram de pagar nas Alfândegas de Vossa Majestade e assim por lhe impedir esta comunicação e trato como também ir buscar os inimigos por vezes que estavam a carga e queimar-lhe o dito pau-[brasil] com grande risco para a sua vida gastando neste particular muito de sua fazenda que foi a causa de vir muito pobre.⁶⁵²

Ao que parece, Rui Vaz Pinto foi um homem interessado nos assuntos da Fazenda Real. E sua trajetória na vida pública nos faz perceber que no contexto colonial é temerário apontar “vítimas e culpados”.⁶⁵³ A dinâmica conflituosa envolvia um jogo de tensão recorrente não só entre as diferentes hierarquias, mas também nas relações horizontais.⁶⁵⁴

⁶⁵⁰ Imposto indireto que incidia sobre alguns gêneros. Esse tributo era de um real para cada canadá, arrátel ou outra unidade. (Cf. TORGAL, Luis Reis. *Ideologia política e teoria do Estado na Restauração*. Op.cit.p. 347).

⁶⁵¹ Que não paga os direitos (BLUTEAU, Rafael. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa, Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p. 630).

⁶⁵² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 54-59. Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623).

⁶⁵³ OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapças: caminhos e descaminhos na América portuguesa(1700-1750Op.cit. p. 46.*

⁶⁵⁴ Para Paulo Cavalcante: “Importa dizer que o contexto da exploração submete todos os seus ditames, como aliás dissera Vieira. Não se trata de identificar vítimas e culpados, até porque esses são produzidos nessa totalidade conflituosa e dinâmica, absolutamente invertida para o olhar metropolitano, que, salvo raríssimas

Ernest Pijning afirma que “não surpreende que muitos conflitos tenham surgido entre administradores”.⁶⁵⁵ Afinal, as atribuições outorgadas pelo rei a esses administradores conferiam não apenas o exercício do poder na colônia, mas também o controle sobre a economia e o comércio, fosse ele legal ou ilegal. Podemos identificar um jogo de disputas pelo controle econômico da capitania na controvérsia entre o provedor da Fazenda Real fluminense Domingos Correia e o governador Salvador Correia de Sá e Benevides. O provedor era um dos “mais poderosos homens [...] do Rio de Janeiro”,⁶⁵⁶ cavaleiro do Hábito da Ordem de Cristo, rico e aparentado com opositores de Benevides.⁶⁵⁷ Essa situação chegou ao ápice com o afastamento antes do término do triênio de Domingos Correa da Provedoria da Fazenda, proposto por Benevides, sob a justificativa de que o provedor nutria por ele “manifesto e declarado ódio”,⁶⁵⁸ pelo fato de ele exigir o cumprimento das ordens do rei e de seus ministros.

Foi V.M servido remeter a este Conselho uma petição de Salvador Correia de Sá e Benevides na qual diz que é filho de Martim de Sá e neto de Salvador Correia de Sá e que os ditos seu pai e avô serviram a esta coroa, governado o Rio de Janeiro do Estado do Brasil por espaço de 60 [sessenta]anos fazendo um e outro no decurso do dito tempo muitos e assinalados serviços com tanto dispêndio de sua fazenda, como é notório e ele suplicante da mesma maneira os vai continuando de mais de 30 [trinta]anos a esta parte, dos quais foi 6 [seis] governador da dita praça, em que serviu a esta coroa com grande zelo e satisfação como tem constado a V.M. por cujo respeito foi servido de o encarregar do cargo de general das frotas do estado do Brasil[...]e estando ele suplicante atualmente servindo V.M. de governador do dito Rio de Janeiro lhe cobrou manifesto e declarado ódio Domingos Correa que servia de Provedor da fazenda, por ele suplicante

exceções, não cuidava sequer de perceber o seu próprio papel nessa aparente inversão. Trata-se de ajustar o foco da lente interpretativa para detectar essas relações singulares, sigilosas e evasivas que a duras penas consegue-se arrancar da correspondência, dos regimentos e de tantos outros documentos [...]” (OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaças: caminhos e descaminhos na América portuguesa(1700-1750)*. *Op.cit.* p. 46).

⁶⁵⁵ PIJNING, Ernest. *Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*, v.21,n.42, São Paulo, 2001.

⁶⁵⁶ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 311-312. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da petição de Salvador Correia de Sá, em que solicitara a suspensão da devassa que os seus inimigos lhe haviam movido.(1644)

⁶⁵⁷ *Idem.*

⁶⁵⁸ *Idem.*

dar a execução de algumas ordens de V.M. e de seus ministros em prejuízo do dito Domingos Correa [...].⁶⁵⁹

Para o lugar de Domingos Correia o governador indicou seu aparentado Pedro de Souza Pereira. Vale lembrar que no universo colonial, segundo Rodrigo Ricupero, “os poderosos eram centros de distribuição e riqueza e em seu redor constituíam-se grupos de parentelas e clientelares”.⁶⁶⁰ Nesse sentido, a Provedoria passou a ser administrada por uma pessoa da confiança de Benevides e que, segundo as acusações de Domingos Correia, estava de conluio com o governador em vários negócios ilícitos.⁶⁶¹ Um desses negócios envolvia o sequestro de um navio no Rio da Prata, na época em que se deu a Restauração. As mercadorias desse navio foram avaliadas por dois avaliadores da confiança de Pedro de Souza Pereira “e foi tal a avaliação porque a tomaram que foi por menos da metade do custo deste Reino”.⁶⁶² Tais mercadorias foram vendidas na praça a dinheiro e a dízima não foi paga à Fazenda Real.⁶⁶³ Em carta endereçada ao rei D. João IV, Domingos Correia também denuncia Salvador Correia de Sá e Benevides por ter praticados atos ilícitos e descaminhos que causaram prejuízos à Fazenda Real.

Representa a V. Majestade Domingos Correa Provedor da Fazenda [...] do Rio de Janeiro assim humildemente os muitos descaminhos que há na Fazenda de V. Majestade da dita Capitania o qual se lhe consome e tão ocultado por implícito.⁶⁶⁴

De acordo com Domingos Correia, vários exageros 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, como podemos observar no quadro adiante.

⁶⁵⁹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 311-312. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da petição de Salvador Correia de Sá, em que solicitara a suspensão da devassa que os seus inimigos lhe haviam movido.(1644)

⁶⁶⁰ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630.Op.cit.p.* 161.

⁶⁶¹ De acordo com Rodrigo Ricupero: “Os favores recebidos não eram, ou pelo menos não deveriam ser, esquecidos, embora episódios de ingratidão ou de interesses contrários não fossem incomuns. De qualquer forma, mantinha-se por toda a vida uma relação de dependência simbólica ou material que variava conforme o caso. [...] Por outro lado, os antigos criados ou protegidos, ao atingir posições de destaque, passavam a beneficiar seus próprios criados, formavam, assim, uma espécie de corrente de lealdades e favorecimentos que, com o tempo, ia se ampliando” (RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630. Op.cit.p.* 162).

⁶⁶² AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 106. Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Domingos Correia ao rei D. João IV sobre os descaminhos da Fazenda Real da capitania. (1642)

⁶⁶³ *Idem.*

⁶⁶⁴ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 106. Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Domingos Correia ao rei D. João IV sobre os descaminhos da Fazenda Real da capitania. (1642)

Quadro 12

Valores de emolumentos cobrados na Alfândega		
	Antes de 1628	Depois de 1628
Navios	4 mil réis	16 a 20 mil réis
Barcos	1 pataca ⁶⁶⁵	12 a 14 patacas

Fonte: AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 268. Consulta ao Conselho da Fazenda sobre os regimentos que se deviam dar aos provedores e mais oficiais da Fazenda do Rio de Janeiro, acerca dos despachos, entradas e saídas das embarcações e descaminhos e a nomeação do funcionário que ali deveria ir para provceder rigorosa devassa sobre vários fatos graves que o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro imputava ao Capitão mor Salvador Correa de Sá.(1644) Elaboração da autora.

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”,⁶⁶⁶ o que acarretava prejuízos ao comércio da cidade.

Viu-se neste Conselho uma carta dos oficiais da Câmara do Rio de Janeiro em que dizem que quando que vendo eles a boa ocasião da feliz aclamação de V. Majestade e que era tempo de se extinguirem alguns abusos e insolências que a cobiça dos ministros do Brasil haviam introduzido; hão propostos a V.Majestade a miséria e confusão da dita capitania e cidade do Rio de Janeiro e conveniências que se haviam de tomar por conservação e aumento da dita capitania apontando os meios como se havia de proceder que erão declarar e dar Regimento aos ministros e oficias da Fazenda para que se não oprimam os navegantes com mimos e precalços, entradas e saídas das embarcações. E porque os Provedores da Fazenda dela desde o ano de

⁶⁶⁵ Pataca é uma moeda de prata que no Brasil valia 320 réis (BLUTEAU, Rafael. Dicionario da Língua Portuguesa. *Op.cit.* p. 169).

⁶⁶⁶ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 268. Consulta ao Conselho da Fazenda sobre os regimentos que se deviam dar aos provedores e mais oficiais da Fazenda do Rio de Janeiro, acerca dos despachos, entradas e saídas das embarcações e descaminhos e a nomeação do funcionário que ali deveria ir para provceder rigorosa devassa sobre vários fatos graves que o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro imputava ao Capitão mor Salvador Correa de Sá.(1644)

[1]636 para cá transidiram com excesso e nota os costumes antigos e pediam aos navegantes desses navios e barcos direitos intoleráveis dando campo aos seus excessos o não haver na Alfândega desta Capitania regimento que se limitasse o que se deve levar de despacho de entradas e saídas das embarcações. E vendo eles que a dita capitania está muito distante do Reino e que sua conservação depende do comércio e navegação. E que havendo na terra tributo e direitos insuportáveis não haverá quem queira a ela navegar.⁶⁶⁷

Foram várias as denúncias de abusos e irregularidades que envolveram o governador Salvador Correia de Sá Benevides e o provedor Pedro de Souza Pereira nos períodos em que esteve à frente da Fazenda Real. Nesse caso, as denúncias partiram de várias instâncias de poder, inclusive o poder local, representado pelo Senado da Câmara. A disputa pelo comércio e pela extração de lucros da colônia era o que estava em jogo. Como resultado de todo esse conflito o que se teve foi a “rigorosa devassa em torno da administração de Salvador Correia de Sá e Benevides”.⁶⁶⁸

As querelas que envolviam os oficiais da Alfândega e as demais autoridades não era algo incomum. E igualmente banais, segundo Pedro Cardim, eram os conflitos de jurisdição na história seiscentista.⁶⁶⁹ O conflito que relataremos a seguir foi suscitado devido a dúvidas acerca da competência do provedor Pedro de Souza Pereira em matéria relativas ao comércio e à navegação, tais como “demandas movidas entre navegantes e mercadores, sobre fretes, avarias, soldadas,⁶⁷⁰ entregas de mercadorias, cargas e descargas”⁶⁷¹ e todas as mais que dissessem respeito ao juiz da Alfândega, e surgiram devido à interferência do licenciado Baltazar Castilho e Andrada nesses assuntos. Esse último tinha assumido o cargo de ouvidor-

⁶⁶⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 268. Consulta ao Conselho da Fazenda sobre os regimentos que se deviam dar aos provedores e mais oficiais da Fazenda do Rio de Janeiro, acerca dos despachos, entradas e saídas das embarcações e descaminhos e a nomeação do funcionário que ali deveria ir para proceder rigorosa devassa sobre vários fatos graves que o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro imputava ao Capitão mor Salvador Correa de Sá.(1644)

⁶⁶⁸ COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século XVII*. *Op.cit.* p. 115.

⁶⁶⁹ Cf. CARDIM, “Administração e governo: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime”. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, . *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005, p. 45.

⁶⁷⁰ Soldada é o pagamento que se dá aos criados, serventes e trabalhadores .(BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da Língua Portuguesa*. *Op.cit.* p. 413).

⁶⁷¹ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 668. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648)

geral da Repartição Sul, com o objetivo de servir e administrar a justiça naquelas partes do Estado do Brasil, como constava no seu Regimento de 14 de outubro de 1647.⁶⁷²

Pedro de Souza Pereira, Provedor da Fazenda de Vossa Majestade da Capitania do Rio de Janeiro fez petição a V. Majestade neste Conselho [Ultramarino], em que diz que o dito cargo serve justamente como serviram todos os seus antecessores desde a fundação da dita Capitania, conhecendo como tal de todas as causas devidas e demandas movidas entre os mercantes e mercadores, sobre fretes, avarias, soldadas, entregas de mercadorias, cargas e descargas e de todas as mais de que conhece nesta cidade o ouvidor da Alfândega [...] em virtude do Livro primeiro da Ordenação [Filipina], capítulo 52 em todas as capitanias do Brasil exercitaram o dito cargo de Provedor da Alfândega e porque o Licenciado Baltazar de Castilho que hora foi por Ouvidor-geral da dita Capitania pretende conhecer as ditas causas em verdade do Regimento que se e com as quais conforme a ordenação privativamente pertencem ao juízo da Alfândega.⁶⁷³

De acordo com Pedro de Souza Pereira, o ouvidor Baltazar Castilho queria interferir em assuntos que seriam da sua competência, como o de apreciar os litígios entre mestres de navios e mercadores no que dizia respeito à entregas de mercadorias, cargas e descargas de navios, fretes, avarias e demais ações sobre o comércio e navegação, por entender que essas atribuições haviam sido conferidas a ele pelo regimento que recebera ao assumir o cargo.

Art.13 – E porque muitas vezes há dúvidas entre o Ouvidor Geral e o Provedor da Fazenda, querendo cada qual ampliar a sua jurisdição, julgareis todas as causas assim dos homens do mar como dos mais que não tocarem a minha Fazenda, porque dessas é o Juiz o dito Provedor.⁶⁷⁴

O provedor alegava que o regimento recebido pelo ouvidor não anulava a suas competências previstas no Livro Primeiro, Capítulo 52, das Ordenações Filipinas. Para melhor entender as

⁶⁷² Anais da Biblioteca Nacional, v. 50, 1928, p. 481-484. Regimento do Ouvidor Balthazar de Castilho e Andrade.

⁶⁷³ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 668. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648)

⁶⁷⁴ Anais da Biblioteca Nacional, v. 50, 1928, p. 481-484. Regimento do Ouvidor Baltazar de Castilho Andrada.

competências de um e outro oficial elaboramos o quadro a seguir com as atribuições de cada um.

Quadro 13 – Competências do provedor e do ouvidor

Competências	Causas envolvendo os homens do mar
Provedor	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ações cíveis que envolviam mercadores no que diz respeito a entregas de mercadorias, cargas e descargas de navios, fretes e avarias. ○ Ações que envolviam o comércio e a navegação. ○ Ações sobre atos dos mercadores que por mar trouxessem mercadorias, ainda que não dissessem respeito à Fazenda Real, desde que não houvesse na localidade um outro juiz com atribuição para movê-las. ○ Ações que diziam respeito ao pagamento de soldos. ○ Feitos crimes ou cíveis em que os réus fossem os oficiais da Alfândega.
Ouvidor	<ul style="list-style-type: none"> ○ Outras demandas que não envolvessem a Fazenda Real e as competências do juiz da Alfândega.

Fontes: Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal, . Rio de Janeiro, Typografia do Instituto Philomathico, 1870, p. 96-98 / AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 668. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648).Elaboração da autora.

Como podemos perceber embora as competências do provedor e do ouvidor estivessem delimitadas, ainda assim guardavam alguns pontos de relativa semelhança, como veremos a seguir: o ouvidor não tinha prerrogativas para interferir nas causas cíveis dos navegantes e mercadores nos litígios que envolvessem questões relativas à Fazenda Real. Em contrapartida, os provedores não poderiam atuar em causas cíveis comuns que envolvessem navegantes e mercadores se na localidade houvesse um juiz com competência para tal.

O provedor tentava se valer também de uma certidão de Gonçalo Pinto de Freitas, que era escrivão da Fazenda do Estado do Brasil e que por 13 anos havia exercido o cargo de escrivão da Alfândega da Bahia. De acordo com Gonçalo de Freitas, durante todo o tempo em que estivera no exercício do ofício sempre coube ao provedor julgar os litígios entre os mestres e mercadores. Esses litígios diziam respeito à entrega das fazendas, à carga e descarga dos navios, aos fretes, às avarias e demais ações que dissessem respeito ao comércio e à navegação, sem que tivesse havido quem alegasse ser o tal juízo incompetente nessas ações. E afirmou ainda que a Provedoria-Mor na Bahia sempre julgara apelações relativas a essa matéria e que quando a Fazenda Real era uma das partes a apelação deveria ser dirigida à Casa da Suplicação do Reino.

Um dos aspectos que nos chamaram a atenção no parecer de Gonçalo de Freitas diz respeito à forma de jurisdição “contenciosa”⁶⁷⁵ exercida pela Casa da Suplicação, nos conflitos da competência do provedor, em que uma das partes era a Fazenda Real. Cabia a esse tribunal a atuação quando os “vassallos optavam por recorrer às instâncias judiciais da Coroa, a fim de que seus problemas fossem resolvidos na sede”.⁶⁷⁶

Por fim, o Conselho Ultramarino determinou que as demandas contenciosas entre as partes fossem julgadas pelo ouvidor Baltazar de Castilho por ser ele um letrado. Já o provedor deveria responder pelas causas entre os navegantes e mercadores que diziam respeito à Fazenda Real, como fretes, avarias e outras coisas.⁶⁷⁷

Confrontos, peijas, brigas, tudo isso pode ser observado na Alfândega fluminense seiscentista. Tal instituição, como bem disse José Eduardo Pimentel Godoy, “nunca se limitou a ser uma sonolenta repartição pública, num dos mais distantes extremos do Império português”.⁶⁷⁸ Regida pelo Foral da Alfândega de Lisboa, que lhe servia como “espelho

⁶⁷⁵ Pedro Cardim assim explica esse conceito: “Delgado Figueira faz uma interessante reflexão sobre os fundamentos do sistema político do seu tempo. Assim, começa por afirmar que a ordem assentava, fundamentalmente, na ‘jurisdição’, a qual, por sua vez, se dividia em dois tipos, a ‘contenciosa’ e a ‘voluntária’. ‘O governo dos vassallos de V. Majestade e República consiste e se deriva de duas jurisdições entre si diversas: a primeira dessas duas jurisdições era a contenciosa e de Juízo contraditório, em que os Vassallos de Vossa Majestade requerem a ação e direito que lhe é devido, e a este juízo pertence castigar-se neles os crimes, julgarem as causas cíveis e conhecer de apelações e agravos que os inferiores lhe fizerem” (CARDIM, Pedro. “Administração” e “governo”: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português séculos XVI a XIX*. *Op.cit.* p. 49).

⁶⁷⁶ CARDIM, Pedro. “Administração” e “governo”: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português séculos XVI a XIX*. *Op.cit.* p. 49.

⁶⁷⁷ AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 4, Doc. 668. Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648)

⁶⁷⁸ GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*, *Op.cit* p. 11.

administrativo”,⁶⁷⁹ o que observamos é que nem sempre as condições estabelecidas no referido foral foram seguidas ao “pé da letra” na América lusa. E isso pode ser explicado não apenas pela distância que separava Portugal do Brasil, meses de navegação pelo Oceano Atlântico, mas também em decorrência da própria sociedade que se formou no “novo mundo”. Ela seguiu um modelo escravista, no qual o “mando estava fadado a ser contemporizador”⁶⁸⁰ para se evitar a perda do controle daquele território. Além disso, as condições estabelecidas na colônia não eram semelhantes às do Reino. Isso fez com que algumas normas instituídas para determinados órgãos na metrópole tivessem de, por determinadas circunstâncias específicas, passar por adaptações pelos seus administradores ao ser aplicadas no espaço colonial.⁶⁸¹

A possibilidade de obtenção de lucros pelos vassallos, seja por meio legal ou ilegal, fez dessa instituição um palco de grandes disputas. Seus cargos eram cobiçados pelos colonos que, como já foi dito acima, vieram a se transformar na elite colonial. Seus ocupantes também se tornavam responsáveis pelo controle do comércio, pela proteção dos interesses da Fazenda Real, pela arrecadação de tributos aduaneiros, pela supervisão dos dízimos e pelo controle do exclusivo comercial.

Diante disso é compreensível o fato de a Alfândega ter estado no meio de conflitos com outras instituições. Tais conflitos de atribuições e competências com as outras instâncias da administração da capitania foram bem relatados na documentação do período e demonstram as tensões entre os polos de poder da capitania.

⁶⁷⁹ FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro(1723-1747)*. *Op.cit.* p. 138.

⁶⁸⁰ MELLO E SOUZA, Laura de. *O Sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. *Op.cit.* p. 31.

⁶⁸¹ *Ibidem*, p. 37.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão que problematizamos, ao usar como lente de observação a estrutura alfandegária no século XVIII e considerar a proeminência da Capitania do Rio de Janeiro no cenário colonial durante a União Ibérica, foi descortinar o funcionamento da Alfândega fluminense e analisar o papel desempenhado por essa instituição no que diz respeito ao controle do comércio e da arrecadação fiscal.

Com os conceitos da nova corrente portuguesa e espanhola que percebe o processo de recuperação de Portugal no contexto mais geral dos conflitos e negociações, adotamos como baliza temporal para a União Ibérica o período compreendido entre 1580, quando Filipe II assume a Coroa lusitana em Tomar, e 1668, ano em que a Coroa espanhola reconheceu a independência da Coroa portuguesa.

Na época da união das coroas ibéricas, a produção açucareira do Rio de Janeiro ganhou mais vigor, o que juntamente com o incremento do comércio com a região do Rio da Prata, permitiu com que essa capitania passasse a integrar o comércio mundial. A hipótese que orienta este trabalho é que a Alfândega do Rio desempenhou um papel crucial na integração da cidade no mercado global e na estruturação do que viria a ser o Antigo Sistema Colonial, uma vez que era a instituição responsável pelo controle do comércio, da importação e exportação de mercadorias. O intercâmbio mais efetivo com o Rio da Prata, por meio da via marítima após 1580, permitiu um aumento da movimentação portuária na cidade, que recebia os navios oriundos do Reino com mercadorias que seriam vendidas aos peruleiros que abasteciam o comércio de Potosí. Além disso, o Rio de Janeiro passou a ser um dos vértices da triangulação que envolveu Angola e Buenos Aires e ainda escala das frotas que saíam de Buenos Aires em direção à Espanha que trocavam sua prata por produtos como pau-brasil, açúcar e peixe seco.

Dessa forma, a Alfândega fluminense sofre os reflexos do desenvolvimento do comércio e do aumento progressivo da importância do Rio de Janeiro para os negócios metropolitanos. O porto do Rio acompanha o ritmo crescente da cidade e ganha realce com o embarque e desembarque não só de mercadorias, mas também de pessoas. Nesse contexto, a aduana é transferida da Praia da Piaçava para a Praia de Dom Manuel, próximo do trapiche da cidade. Vale lembrar que o comércio foi uma peça da engrenagem da colonização portuguesa na América. A política econômica do mercantilismo, vigente naquela época, previa não apenas a obtenção da balança comercial favorável, mas a preservação do monopólio do

comércio e a abertura de mercados. Daí a importância da instituição alfandegária em todo esse contexto, pois, além de exercer o papel fiscal, era local de arrecadação de impostos para a Coroa.

Nesse sentido, o governo filipino empenhou-se em organizar a administração fiscal e usou as alfândegas como um dos meios para atingir esse fim. Para isso procurou ajustar as normas, adequá-las àquele cenário desenhado no momento. Entretanto, embora as alfândegas do Brasil também fossem regidas por esse foral datado de 1587, nem sempre as normas ali estabelecidas eram seguidas à risca no espaço colonial. As circunstâncias diferenciadas das instituições da metrópole e da colônia faziam com que as normas emanadas do Reino sofressem algumas adaptações na América. Um exemplo disso é a inexistência de uma pauta da alfândega que estabelecesse um valor fiscal para as mercadorias, a fim de se efetuar a cobrança do imposto da dízima. Isso sem contar a própria estrutura aduaneira, muito aquém da verificada em Lisboa. Mas, apesar dessas variações, concluímos que essas instituições, embora não uniformes na colônia, obedeciam a uma lógica ditada na legislação, principalmente no que dizia respeito à movimentação do despacho de entrada e saída de navios e mercadorias e à vigilância e punição das infrações cometidas pelos mercadores e navegantes.

O cotidiano alfandegário permitia a visualização da lógica dos conflitos que envolviam os agentes sociais e econômicos na sociedade colonial. Desde cedo os cargos dessa instituição despertaram o interesse dos colonos, que os viam como uma forma de distinção social e também como oportunidade de participação nos circuitos comerciais. O ofício do provedor foi logo o mais disputado e abaixo do governador era um dos mais importantes cargos da colônia, que conferia grande prestígio aos ocupantes. Nessa época a estrutura aduaneira era mais simples do que a observada no século XVIII. Assim, abaixo do provedor, que acumulava o cargo de juiz da Alfândega, estavam o escrivão e almoxarife, porteiro, guardas e meirinho do mar. Era de responsabilidade desses oficiais o despacho no embarque e desembarque dessas mercadorias, além do controle dos tributos aduaneiros, incluindo-se aí a dízima da Alfândega. A possibilidade de obtenção de lucros desses agentes tanto por meios legais como ilegais acirrava a disputa para ocupação desses cargos na instituição. Isso também pode explicar os conflitos de atribuições com integrantes de outras instituições e de competência e jurisdição com os integrantes da ouvidoria. Estar à frente da Provedoria outorgava a seu ocupante as rédeas sobre as rendas da Fazenda Real, a supervisão dos dízimos e o comércio local.

Ao escolher pesquisar a Alfândega fluminense nos séculos XVI e XVII estávamos cientes dos desafios que teríamos de enfrentar. O principal deles eram as lacunas na documentação. Em relação à comprovação da existência de uma alfândega no Rio de Janeiro no período da União Ibérica, é possível dizer que se tratava de uma instituição que começava a se firmar, com um contingente pequeno de oficiais, mas que desempenhava o papel estipulado para todas as demais alfândegas portuguesas, ou seja, ser uma instância de arrecadação fiscal e controle do comércio. Não era uma alfândega comparada com a que existiu nos séculos XVIII e XIX, mas uma alfândega do início da colonização do Rio de Janeiro, com a cidade ainda em desenvolvimento.

Temos a consciência de que muito se tem a investigar sobre as alfândegas coloniais, que o trabalho não se esgota aqui e que teremos ainda um longo caminho pela frente.

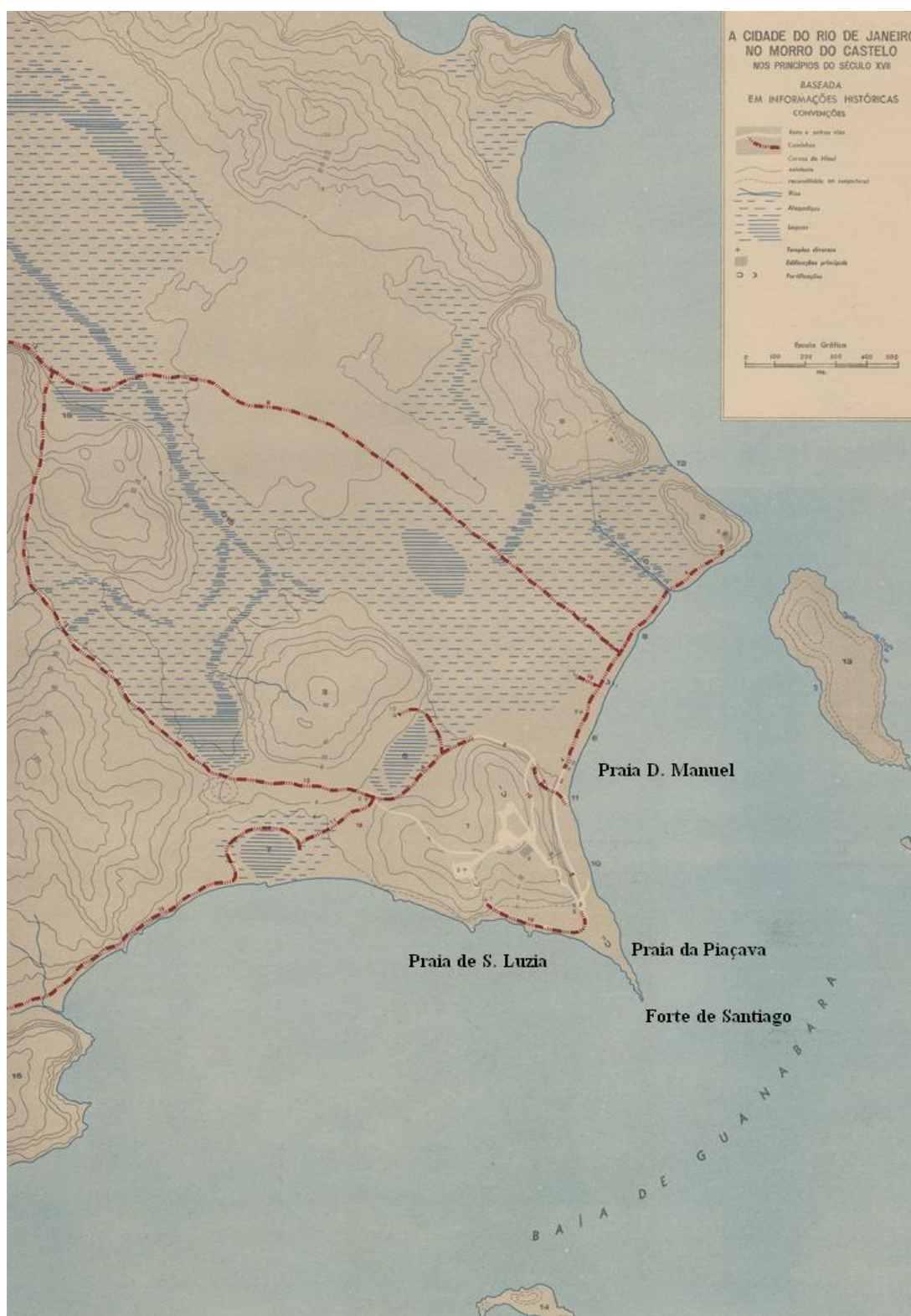
Anexos

Anexo 1 – Aparência do Rio de Janeiro no século XVII



BNRJ. ALBERNAZ, João Teixeira. *Atlas do Brasil*, 1666.

Anexo 3 – A cidade do Rio de Janeiro no início do século XVII – Localização das praias



Fonte: <http://imaginerio.org/> Adaptado com a localização das praias pela autora

Escritura de fretamento que faz o Capitão Domingos Dias, do seu navio por nome de Nossa Senhora do Monte Serrate, ao mestre do seu navio por nome.

Saibam quantos este público instrumento de carta de fretamento virem que no ano de nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e seiscentos e dez, em dezesseis dias do mês de março do dito ano nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro no Brasil, na Várzea de Nossa Senhora do Monte do Carmo, fui eu tabelião adiante nomeado a casa de Aleixo Manoel ou as pousadas onde estava o mestre do Navio Nossa Senhora do Monteserrate, e dele senhorio, o qual ao presente está em surto no porto desta cidade para com o favor de Deus fazer viagem a Angola onde é sua direta descarga e de Angola a esta cidade do Rio de Janeiro com peças e da outra parte Luiz Gonçalves mestre do dito navio vizinho de Vila do Conde e logo pelo dito Domingos Dias foi dito que ele fretava como de feito tinha fretado no dito seu navio toda a quantidade de farinha que nele coubesse, ao dito mestre Luiz Gonçalves, por preço e quantia de cem reis cada alqueire da medida nesta cidade e dois vinténs de avarias sendo demovido de as levar ao dito Porto de Angola a salvo nela e levando outro fardo de caixões e quartos como é uso e costume por tonelada deste porto para o de Angola com declaração que todas as peças que o dito capitão Domingos Dias poder fazer em Angola e dará [...] navio para esta cidade e se pagará por cada uma como é uso e costume nesta cidade e nos mais portos do Brasil onde forem dar e sendo o caso que vão dar em outro porto com as ditas peças fora da costa do Brasil se pagando frete por elas como por uso e costume pagar só a tal parte sem condição será obrigado o dito mestre estando no dito no dito porto de Angola a colocar as peças no navio, dando-lhe água e lenha, pagando-lhe de avarias das ditas peças o que é uso e costume e sendo caso que o dito capitão Domingos Dias queira pagar os fretes das ditas peças em Angola será obrigado ele dito mestre e fretador e lhe receber os ditos fretes com tal condição e entendimento que do dia que chegarem a Angola, não farão demora no dito porto mais de quatro meses e sendo caso por parte de algum deles ditos capitão e fretador haja mais demora se pagarão um ao outro de danos, dez cruzados por cada mês por disto serem contentes e será obrigado ele dito capitão Domingos Dias e senhorio dar o dito seu navio amarinhado de toda a gente que for necessária para por e dar o navio estanque de quilha e de costado com todo o velame e sendo caso que Deus não queira arribe alguma parte ele dito senhorio será obrigado a consertar o dito navio a sua custa para poder continuar sua

viagem e não fazendo pagará todas as perdas e danos que nisso der e para tudo cumprirem e guardarem e manterem como nesta dita escritura se constem disseram eles dito senhorio e fretador que obrigavam suas fazendas e pessoas, bens móveis e de raiz, havidos e por haver que ora tivessem e pelo tempo adiante alcançar pudessem que de nada queiram usar nem gozar senão com efeito tudo cumprir para o que um ao outro e outro ao outro se obrigou nesta dita forma sob a dita obrigação para que se desaforaram de juizes de seu foro e de toda a lei e liberdade que ora tenham e pelo tempo adiante alcançar possam que de nada queiram usar nem gozar senão com efeito tudo cumprir e que querendo algum ir contra este dito fretamento não queiram depositar, digo, não queiram ser ouvidos sem primeiro depositar o principal e custas em fé e testemunho de verdade assim o outorgaram dele e mandaram dar os traslados que cumprirem interessantes, testemunhas que a tudo foram presentes o padre Salvador Ferreira e Bernardo Aranha estantes e moradores nesta cidade, pessoas conhecidas de mim tabelião que dou fé conhecer serem os próprios que nesta nota assinaram com os interessantes e outorgantes. Antonio de Andrade, tabelião das Notas o escrevi. Não faça a dúvida a entrelinha que diz Domingos Dias eu sobredito o escrevi e declarou que se obrigava pela escritura dita, de dar ao dito navio cento e sessenta peças para fazer sua viagem com condição que o dia que forem [...] dentro se partirá logo do dito porto de Angola a fazer sua viagem com condição que todas as demoras que mais o dito mestre fizer por sua culpa pagar o dito capitão Domingos Dias todos os danos e perdas que nisso receber e eu sobredito o escrevi Diz o emendado “viagem”.

Assinado: Domingos Dias Sinar

Salvador Ferreira

Bernardo Aranha

Luiz Gonçalves

ANRJ- Br-RJANRIO-5D-O-LNO-0026- Livro do 1º Cartório do Registro de notas do Rio de Janeiro. Escritura de fretamento que fez o Capitão Domingos Dias, do seu navio por nome de Nossa Senhora do Monte Serrate.

Referências bibliográficas

ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2010. v. 2.

ABREU, Mauricio de Almeida. “Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII”. *Scripta Nova*. Revista eletrônica de geografia e ciências sociais. Barcelona, Universidade de Barcelona, v. X, n°. 218, ago. 2006.

ALDEN, Dauril. “Vicissitudes of trade in the Portuguese Atlantic Empire during the first half of the eighteenth century: a review article”. *The Americas*, v. 32, n°. 2, October, 1975.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

ALVES, Jorge Fernando. *Metamorfoses de um lugar: de Alfândega nova a Museu dos Transportes e Comunicações*. Porto, Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O açúcar e a diversificação da economia colonial (1780-1830)”. XXVIII Simpósio Nacional de História Colonial, Anpuh, Florianópolis, 29/07/2015. Comunicação oral na mesa 83, “Império e colonização: economia e sociedade na América portuguesa”).

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O sentido da colônia: revisitando a crise do Antigo Sistema Colonial”. In: TENGARRINHA, José (Org.). *História de Portugal*. São Paulo, Unesp, 2000.

BARÇANTE, Eliana Maria Vinhaes; SANCHES, Marcos. *História da Região*. Rio de Janeiro, Fundação Cecierj, 2011.

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, CHAM, 2008.

BASCHET, Jérôme. *A civilização feudal do ano 1000 à colonização da América*. São Paulo, Globo, 2006.

BELCHIOR, Elysio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Brasiliense, 1965.

BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português. Séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005.

BICALHO, Maria Fernanda. “As Câmaras municipais no Império português: o exemplo do Rio de Janeiro”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n.º. 36, 1998.

_____. A cidade, seus territórios e usos sociais e políticos. In: *Rio de Janeiro: histórias concisas de uma cidade de 450 anos*. Rio de Janeiro, SME, 2015.

_____. *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

_____. “Entre a teoria e a prática: dinâmicas políticas e administrativas em Portugal e na América portuguesa (séculos XVII e XVIII)”. *Revista de História*, São Paulo, n.º 167, jul./dez. 2012.

BLUTEAU, Rafael. *Vocabulário português & latino*. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1728.

BOXER, Charles. *O império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1973.

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Brasília, Edições do Senado Federal, 2010.

CACÉRES, Rina (Comp.). *Rutas de la esclavitud en America Latina*. San José, CR Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001.

Cadernos de Comunicação. Série Memória. Rio de Janeiro. As primeiras reportagens. Relatos do século XVI. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2002.

CAETANO, Marcelo. *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império*. Lisboa, Agência Geral das Colônias/Editorial Ática, 1943.

CALDEIRA, Jorge. *A nação mercantilista: ensaio sobre o Brasil*. São Paulo, Editora 34, 1997.

CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. São Paulo, Edusp, 1984.

CARDOSO, Grazielle Cassimiro. “A luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)”. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2013.

CARDIM, Pedro. “Administração e governo: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime”. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005.

CARNEIRO, Manoel Borges. *Resumo chronológico das leis mais úteis no foro e uso da vida civil*. Lisboa, Impressão Régia, 1818.

CARRARA, Ângelo. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora, UFJF, 2009.

CARVALHO, Delgado. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1990.

CEBALLOS, Rodrigo. “Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650)”. Tese (doutorado). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2007.

COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezessete*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1965.

COELHO, Rafael da Silva. “Moeda no Brasil no fim do século XVII”. Dissertação (mestrado). São Paulo, USP, 2013.

COSTA, Leonor Freire. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil(1580-1663)*. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002.

COSTA, Bruni Aidar. “A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808”. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2012.

CRESPI, Liliana. Comercio de esclavos en lo Rio da Plata durante el siglo XVII. In: CACÉRES, Rina (Comp.). *Rutas de la esclavitud en America Latina*. San José, CR Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001.

CUNHA, Mafalda Soares da. *A casa de Bragança. 1560-1640: práticas senhoriais e redes clientelares*. Lisboa, Editorial Estampa, 2000.

DEYON, Pierre. *O mercantilismo*. São Paulo, Perspectiva, 2001.

Diário anônimo de uma viagem às costas da África e às Índias espanholas”. *RIHGB*, Rio de Janeiro, 1965, v. 267.

DORÉ, Andréa; LIMA, Luis Filipe Silvério; SILVA, Luiz Geraldo. *Facetas do império na história: conceitos e métodos*. São Paulo, Hucitec, 2006, *passim*. Jorge Miguel Pedreira. Verbete “Comércio imperial”. In: *Dicionário enciclopédico da História de Portugal*. S/l., Publicações Alfa, 1991.

FALBEL, Nachman. *Judeus no Brasil: estudos e notas*. São Paulo, Humanitas, 2008.

FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IHGB, 1917.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e civilização*. São Paulo, Alameda, 2010.

_____. *Terra, trabalho e poder*. Bauru, Edusc, 2008.

FERNANDES, Valter Lenine. “Caminhos e descaminhos institucionais da Alfândega do Rio de Janeiro (1726-1743)”. *Agora*, Vitória, n.º. 9, 2009.

_____. “Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747)”. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2010.

FERREIRA, Letícia dos Santos. “*É pedido, não tributo: o donativo para o casamento de Catarina de Bragança e a paz de Holanda (Portugal e Brasil, c.1660-c.1725)*”. Tese (doutorado). Niterói, UFF, 2014.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos Trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro; GOUVEA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial (ca.1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014, v. 2.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. “A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)”. *Topoi*, Rio de Janeiro, n.º. 1, 2000, p. 76.

_____. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1999.

FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro (1564-1808)*. Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912.

FREITAS, Gustavo. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720): subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. *Revista de História*, São Paulo, USP, VII, 1951.

FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. “Cidade flutuante: os portos do Rio de Janeiro colonial”. In: IV Seminário de História da Cidade e Urbanização. Rio de Janeiro, UFRJ, 1996.

GANDAVO, Pero Magalhães. *Tratado da Terra do Brasil: história da província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil*. Brasília, Senado Federal, 2008.

GARCIA, Rozendo Sampaio. “A margem de comércio e contrabando entre a Bahia e Potosí no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, v. 11, n.º. 23, 1955.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1978.

_____. “Finanças públicas e estrutura do Estado”. In: SERRÃO, José. *Dicionário de História de Portugal*. Porto, Livraria Figueirinhas, 1971.

_____. “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro”. *Vértice*, n.º 92-93-94, abr./mai./jun. 1951.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. Brasília, Esaf, 2002.

HELMER, Marie. “Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosí no século XVI”. *Revista de História*, São Paulo, USP, n.º. 15, 1953.

HESPANHA, António Manuel. “O governo dos Áustrias e a ‘modernização’ da constituição política portuguesa”. *Penélope, Fazer e Desfazer História*, n.º 2, 1998.

_____. *As vésperas do Liviathan*, Coimbra, Almedina, 1994.

HUNGRIA, Nelson. *Comentários ao Código Penal*, parte especial, v. 9. Rio de Janeiro, Forense, 1959.

HUTZ, Ana. “*Homens de nação e de negócios: redes comerciais no mundo ibérico (1580-1640)*”. Tese (doutorado). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2014.

KNAUSS, Paulo. “A guerra da Guanabara: a fundação da cidade e a metáfora da pacificação”. In: RIO DE JANEIRO: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. Rio de Janeiro, SME, 2015,

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

LENCASTRE, F. Salles. *Estudo sobre as portagens e as Alfândegas em Portugal* (séculos XII a XVI). Lisboa, Imprensa Nacional, 1891

LENK, Wolfgang. “*Guerra e pacto colonial: exército, fiscalidade e administração colonial da Bahia (1624-1654)*”. Tese (doutorado). Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 2009.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capitalismo industrial e financeiro). Rio de Janeiro, Ibmecc, 1978, v. 1.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. “A fazenda”. In: MATTOSO, José. *História de Portugal: no alvorecer da modernidade (1480-1620)*. Lisboa, Estampa, 1997, v. 3.

MATOS, Gregório de. “Ao braço do mesmo menino Jesus quando apareceu”. In: MATOS, Gregório de. *Obra completa*. Rio de Janeiro, Record, 1992.

MAURO, Frédéric. *Nova história e novo mundo*. São Paulo, Perspectiva, 1969.

_____. *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670*. Lisboa, Editorial Estampa, 1997. v. II.

MEGALE, Heitor; TOLEDO NETO, Silvio de Almeida (Orgs.). *Por minha letra e sinal: documentos de ouro do século XVII*. Cotia, Ateliê Editorial, 2005.

MEGIANI, Ana Paula; PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014.

MEGIANI, Ana Paula Torres. *O rei ausente*. São Paulo, Alameda, 2004.

_____. *O marquês de Pombal e o Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1960.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste (1630-1654)*. São Paulo, Editora 34, 2007.

_____. *O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

MELLO, Isabele de Matos Pereira. “*Magistrados a serviço do rei: a administração da justiça e os ouvidores gerais na Comarca do Rio de Janeiro (1710-1790)*”. Tese (Doutorado). Niterói, UFF, 2013.

_____. *Poder, administração e justiça: os ouvidores-gerais no Rio de Janeiro (1624-1696)*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2010.

MELLO E SOUZA, Laura de. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2006.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro, IHGB, 1972.

MENEZES, Mozart Vergetti. “Colonialismo em ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)”. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2005.

_____. “Sonhar o céu, padecer no inferno: governo e sociedade na Paraíba do século XVIII”. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português. Séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005.

MONT SERRATH, Pablo Oller. “*O Império português no Atlântico: poderio, ajuste e exploração (1640-1808)*”. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2013.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CUNHA, Mafalda Soares da. “Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII”. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. *Optima pars: elites ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa, ICS, 2005.

MONTEIRO, Rodrigo Bentes. *O rei no espelho: a monarquia portuguesa e a colonização da América (1640-1720)*. São Paulo, Hucitec, 2002.

MOUTOUKIAS, Zacarias. “Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites: Buenos Aires en el siglo XVII. *Anuario*, IEHS, Tandil, n.º 3, 1988.

MOUTOUKIAS, Zacarias. “Power, corruption, and commerce: the making of the local administrative structures in Seventh Century Buenos Aires”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 68, n.º 4, nov. 1988.

NORTON, Luis. *A dinastia dos Sás no Brasil (1558-1662)*. Lisboa, Divisão de Publicações e Bibliotecas/Agência Geral das Colônias, 1943.

NOVAIS, Fernando. *Aproximações: estudos de história e historiografia*. São Paulo, Cosac & Naify, 2005.

_____. “Colonização e sistema colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica. *Anais. Simpósio Anpuh, Porto Alegre, setembro, 1967*.”

_____. *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo, Hucitec, 2011.

NOVINSK, Anita. *Cristãos-novos na Bahia (1624-1654)*. São Paulo, Perspectiva/Edusp, 1972.

OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado moderno: honras, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa, Estar, 2001.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. “*Negócios de trapações: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*”. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2002.

PEDREIRA, Jorge Miguel. “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos em Lisboa (1755-1822)”. *Análise Social*, v. 31, 1996, p. 359.

PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das alfândegas em Portugal*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1983.

PEREZ, José Manuel Santos. “Visita, residência, venalidade: as praticas castelhanas no Brasil de Filipe I”. In: MEGIANI, Ana Paula; PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014.

PESAVENTO, Fábio. “Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos”. Tese (doutorado). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2009.

PIJNING, Ernest. “Contrabando, ilegalidades e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII”. *Revista Brasileira de História*, v. 21, n.º 42, São Paulo, 2001.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

PUNTONI, Pedro. “A Provedoria-Mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial”. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014.

RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da. *Os manuscritos da Casa de Cavadal respeitantes ao Brasil*. S/l., s/ed., 1955.

RHEINGANTZ, Carlos Grandmassom. *As primeiras famílias do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro, Brasiliana, 1967.

RIBEIRO, Mônica da Silva. “Divisão governativa do Estado do Brasil e a Repartição Sul”. Rio de Janeiro, XII Encontro Regional de História, Anpuh, 2006.

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630*. São Paulo, Alameda, 2009.

_____. “O Brasil e Filipe IV: Uma aproximação”. In: MEGIANI, Ana Paula; PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações*. São Paulo, Humanitas, 2014.

RIO DE JANEIRO: histórias concisas de uma cidade de 450 anos. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Educação, 2015.

RUSSEL WOOD, A.J.R. “Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808”. *Revista Brasileira de História*, v. 18, n.º 36, 1988.

SALGADO, Graça. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985.

SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. São Paulo, Pioneira/MEC, 1978.

_____. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo, Pioneira, 1981.

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.

_____. “Fluxos e refluxos mercantis: centros e periferias e diversidade regional”. In: FRAGOSO, João Luis Ribeiro; GOUVEA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial (ca.1580-ca.1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014. v. 2

SANCHES, Marcos Guimarães. “Fiscalidade e fomento na colonização do Brasil: orientações e contradições”. *Anais*. XVIII Simpósio Nacional de História, Londrina, Anpuh, 2005.

_____. “Governo do rei e bem comum dos súditos”. *Anais*. XXVI Simpósio Nacional de História, São Paulo, Anpuh, julho 2011.

_____. “A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relações de poder”. *RIHGB*, Rio de Janeiro, 167(432), jul./set. 2006.

SANTAELLA, Roseli. “Instituições e governo espanhol no Brasil (1580-1640)”. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2000.

SANTOS, Corcino Medeiros. “O Atlântico, o Rio de Janeiro e o comércio colonial”. *RIHGB*, Rio de Janeiro, a. 167, n.º 432, jul./set. 2006.

SANTOS, Núbia Melhem; LENZI, Maria Isabel (Orgs.). *O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2005.

SCHAUB, Jean Frédéric. *Portugal na monarquia hispânica (1580-1640)*. Lisboa, Livros Horizontes, 2001.

SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

_____. “Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal”. *Tempo*, Niterói, v. 12, n.º 24, 2008.

_____. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

SERRÃO, Joel. *Pequeno dicionário da História de Portugal*. Porto, Figueirinhas, 1993.

_____. *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1963.

_____. “Em torno das condições econômicas de 1640”. *Vértice*, Coimbra, 1952.

SERRÃO, José Vicente. “O quadro econômico”. In: MATTOSO, José. *História de Portugal*. Lisboa, Estampa, 1998.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Do Brasil filipino ao Brasil de 1640*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968.

_____. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson, 2008.

SILVA, Bruna Milheiro. “Homens del rei: estratégias e trajetórias familiares da nobreza principal da terra no Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)”. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção chronológica da legislação portuguesa*. Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1854.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de conceitos históricos*. São Paulo, Contexto, 2009.

SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1937.

SIQUEIRA, Maria Isabel; REIS, Thiago de Souza. “Conflito de jurisdição na Capitania do Rio de Janeiro no início do século XVII”. *Revista Brasileira de História e Ciências Sociais*, v. 4, n.º 8, dez. 2012.

SIQUEIRA, Maria Isabel de. *O direito e o Estado no Brasil filipino: inovação ou continuidade legislativa*. Jundiaí, Paco, 2011.

SOUSA, Gabriel Soares. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo, Companhia Editora Nacional/USP, 1971.

SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reais*. Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783, tomo II.

SOUZA, Joaquim Caetano Pereira e. *Diccionario jurídico theoretico e práctico remissivo às leis extravagantes*. Lisboa, Typografia Rollandiana, 1827.

TORGAL, Luis Reis. *Ideologia política e teoria do Estado na Restauração*. Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1981, v. 1.

VILARGADA, José Carlos. “São Paulo na órbita do Império dos Filipes: conexões castelhanas de uma vila na América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)”. Tese (doutorado). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2010.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de. *Formação do Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1994

Obras gerais e revistas

ALBERNAZ, João Teixeira. *Descrição de todo o marítimo da Terra de Santa Cruz chamado vulgarmente o Brasil. 1640*. Manuscrito colorido. Lisboa, Instituto dos Arquivos Nacionais. Torre do Tombo, inv. n. CF 162, fl. 26.

Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal por Candido Mendes de Almeida. Rio de Janeiro, Typographia do Instituto Philomático, 1870.

Collecção Chronológica de Leis Extravagantes. Coimbra, Real Imprensa da Universidade, 1819, tomo I.

LAMEGO, Alberto. “Pedro de Sousa Pereira”. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 5 de maio de 1946.

Livro 1º do Governo do Brasil (1607-1631). Comissão para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001.

LISBOA, Balthazar da Costa. *Annaes do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typ. de Seignot Plancher, 1834, p. 330.

SILVA, ANTONIO DE MORAES. *Diccionario da lingua portugueza – Recompilado dos vocabularios impressos ate agora e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

DOCUMENTAÇÃO ULTRAMARINA PORTUGUESA II. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962.

Referência dos documentos utilizados

AHU, ACL, Bahia, Cx.1, Doc. 51- Minuta da consulta ao Conselho da Fazenda acerca das pescarias das baleias, dos direitos dos navios que vão para Buenos Aires, do comércio de escravos de Angola que vão para o Rio da Prata.(1613)

AHU, ACL, Bahia, Cx.1, Doc.13- Consulta do Conselho da Fazenda sobre a devassa que se tirou da nau Nossa Senhora de Jesus que arribou à Bahia, e desordens que houve na descarga da fazenda e guarda dela.(1610)

AHU, ACL, CU, Pernambuco, Cx.1, Doc.36 - Consulta do Conselho da Fazenda ao rei, D. Filipe III sobre avaliar a carta passada pelo Conselho da Índia dos ofícios de escrivão das Execuções da Fazenda Real, porteiro da Alfândega e juiz do peso do pau Brasil da Capitania de Pernambuco, a João Freire, sendo as cartas de tais ofícios da jurisdição do Conselho da Fazenda, por se referirem a administração do pau-brasil e a Fazenda Real.(1613)

AHU, ACL, Bahia, Cx.1, Doc.1 - Requerimento dos contratadores da Alfândega do Reino que pedem facilidades com o comércio do Brasil.(1599)

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733.p.43,49 - Certidão de registro de navio.(1612)

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733 - Documento do cartório de registro de notas de Salvador relativo a transação entre mestres de navios de Buenos Aires e comerciantes no Brasil.(1610)

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733.p.36 - Despacho de mercadorias feita pelos oficiais da Alfândega da Bahia.(1612)

ACRJ, Códice 42.3.55.fl.14 - Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Procuração,1612.

ACRJ, Códice 42.3.55.fl.17 - Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito,1612.

ACRJ, Códice 42.3.55.fl.25 Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito e obrigação,1612.

ACRJ, Códice 42.3.55.fl.21 Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de venda,1612.

ACRJ, Códice 42.3.55.fl.17 Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de débito e obrigação,1612.

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733 -Documento do cartório de registro de notas de Salvador relativo a transação entre mestres de navios de Buenos Aires e comerciantes no Brasil.(1612)

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733 - Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603)

AHU, CA, Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.54-59 - Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar.(1623)

AHU, CA, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.219 - Certidão passada pelos oficiais da Fazenda e Alfândega do Rio de Janeiro, sobre a remessa de mantimentos para a Bahia e o fretamento do navio que os devia transportar.(1641)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 106 - Carta do provedor da Fazenda Domingos Correa ao Rei D. João IV sobre os descaminhos da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro.(1642).

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc. 218 - Solicitação do Provedor da fazenda Real do Rio de Janeiro Pedro de Souza Pereira a câmara da Cidade para que seja prorrogada a cobrança dos subsídios em razão da falta que fazia os rendimentos dos direitos dos escravos vindos de Angola.(1642)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.305 - Consulta ao Conselho Ultramarino sobre os alvitres apresentados por Salvador Correa de Sá para remediar os prejuízos causados pelos holandeses no Brasil e para introduzir o comércio com Buenos Aires.(1644)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.140 - Carta dos oficiais da Câmara da Cidade do Rio de Janeiro ao rei [D.João IV] sobre a chegada da frota do general Salvador Correia de Sá e Benevides.(1645)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.340 - Petições de Gaspar Pacheco e Manuel Magriço nas quais solicitam autorização para cada um deles enviar um navio a Moçambique e a Ilha de São Lourenço, ao resgate de negros, para depois os conduzirem ao Estado do Brasil.(1644)

DHBN, IV.p.422 - Provisão para o governador e capitão do Rio de Janeiro.

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.3, Doc.207 - Informação do capitão Francisco da Cruz sobre o estado em que deixou a praça do Rio de Janeiro, descrevendo a falta de sal, azeite, vinho e bacalhau, gêneros comercializados pela Companhia Geral do Comércio do Brasil.(1651)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.3, Doc.313 - Carta do governador do Rio de Janeiro, Tomé Correia de Alvarenga ao rei [D. Afonso VI] informando a situação causada pela Companhia de Comércio desta praça, ao comercializar poucos gêneros acarretando na redução de arrematações dos contratos e dos subsídios aplicados naquela praça.(1657)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.4, Doc.373 - Carta do Procurador-geral do Estado do Brasil José Moreira de Azevedo ao príncipe regente D. Pedro sobre uma carta do Abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, doutor frei Mauro da Assunção, em que informa as causas da ruína do comércio do Rio de Janeiro, indicando a forma como o mesmo é feito através de frotas, o poder dos ministros e governadores e a influência destes na escolha de pessoas para os cargos públicos, apontando as medidas que devem ser tomadas para ultrapassar a situação.(1669)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.4, Doc.368 - Consulta do conselho Ultramarino ao rei [D. Afonso VI] sobre uma carta do ex governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo em que se queixa de não ter jurisdição para punir os crimes praticados no Estado do Brasil pelos officias das armadas da Companhia Geral do comércio.(1668)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.98 - Requerimento do capitão francês Matheus de la Haia Leão ao Rei D. João IV.(ant.1641)

BNRJ, Códice 18.13.001- Livro de Registro das Arrematações.

ACRJ, códice 42.3.55.fl.40 - Documentos do cartório do primeiro officio de notas do Rio de Janeiro. Escritura de fretamento, 1616.

ACRJ, códice 42.3.55.fl.47 - Documentos do cartório do primeiro officio de notas do Rio de Janeiro.Carta de fretamento, 1617.

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.4, Doc.668 - Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da representação do Provedor da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro, na qual pede instruções sobre a sua competência para intervir em todas as causas que se movessem entre mareantes, mercadores, sobre fretes, avarias, etc.(1648)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.204-206 -Informação do Governador Salvador Correa de Sá e Benevides relativa aos rendimentos e despesas da Praça do Rio de Janeiro.(1641)

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.12, Doc.2394-2395 - Carta do provedor da Alfândega acerca da cobrança da dizima de todos os gêneros entrados na Alfândega do Rio de Janeiro, cujo os rendimentos os moradores desta cidade haviam oferecido para o custeio da infantaria com que de novo se aumentaram o efetivo da guarnição.(1700)

Anais da BN, V.59.p.39 - Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

BNRJ, Códice 1.18.13.1- Provisões seculares e eclesiásticas, Livro 1

Anais da BN, v.46,1924,p.19- Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo da Marinha e Ultramar, organizado por Eduardo de Castro Almeida.

ANA, Sala IX, 45.05.02. Divisão Colônia. Gobierno. Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615,3733 - Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.5 - Requerimento do contratador Antonio Fernandes de Elvas ao rei [D. Filipe II] solicitando que a cobrança dos direitos dos escravos que se despacham em Angola seja feita no destino, na Índia e no Brasil.(ant.1617)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.200 - Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Pedro de Souza Pereira, ao rei [D. João IV] sobre a duvida dos mestres de três navios que comboiaram a frota da Companhia Geral de Comércio do Brasil em se por guarda e despachar na Alfândega os açúcares e drogas transportadas, solicitando em como proceder com os navios da Companhia. (1650)

BNRJ, Códice 14.22.02.030 - Livro de saídas e despacho de navios e urcas da Alfândega de Pernambuco, 1593-1605.

AHU, ACL,015,Pernambuco, Cx.8, Doc.723 - Requerimento do dono do engenho São Filipe e Santiago, Antonio Rodrigues Pacheco, ao rei D. 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.(ant. 1663)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.7, Doc.1227-1231 - Ata da sessão do Senado da Câmara do Rio de Janeiro, em que resolveu adquirir as casa que Salvador Correia de Sá possuía em frente a Alfândega para residência dos governadores.(1661)

DHBN, V.15,p.41- Patentes, provisões e alvarás.(1625-1631)

DHBN, v.4,p.99 - Provisão que se enviou às capitánias deste Estado para se tirar o dote da Senhora Infanta e o que faltar para o ajustamento da paz.(1662)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.4, Doc.373 - Carta do procurador geral do Estado do Brasil José Moreira de Azevedo ao príncipe regente D. Pedro sobre uma carta do abade do Mosteiro de São Bento de Pernambuco, doutor frei Mauro de Assunção, em que informa as causas da ruína do comercio do Rio de Janeiro, indicando a forma como a influencia destes na escolha de pessoas para os cargos públicos, apontando as medidas que devem ser tomadas para ultrapassar a situação.(1669)

Anais da BN, V.59. - Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.86 - Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Antonio Camelo, ao rei D.Filipe III sobre as contas tomadas ao Almojarife da Fazenda Real desta praça Matias Mendonça.(1639)

Anais da BN, v.82,1962,p.XXIV - Livro de Tombo do Colégio de Jesus do Rio de Janeiro

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.17 - Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D.Filipe III sobre o procedimento do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania.(1619)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.54 - Requerimento de Rui Vaz Pinto, ex-capitão e governador da cidade do Rio de Janeiro, nomeado provedor-mor do estado do Brasil, no qual pede exercer vitaliciamente este lugar (1623).

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.3, Doc.277 Requerimento de Francisco da Costa Barros para renunciar ao cargo em favor de quem casar com sua filha.(1655)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.62-63 - Carta régia que se fez mercê a Domingos Correia, natural de Refoios,pelos serviços que prestara na Bahia e em Pernambuco contra os holandeses.(1634)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.3, Doc.272 - Consulta ao Conselho Ultramarino ao rei D. João IV sobre a ida do procurados do Rio de Janeiro, Francisco da Costa Barros, ao Reino para representar junto aos tribunais da corte as dificuldades sentidas naquela capitania.(1655)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.229-231 - Requerimento do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro Domingos Correia no qual pede para ser reintegrado no seu lugar, de que fora suspenso pelo capitão-mor Salvador Corrêa de Sá.(1642)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.86 - Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Antonio Camelo, ao rei D. Filipe III sobre as contas tomadas ao almoxarife da Fazenda Real daquela praça, Matias Mendonça.(1639)

DHBN, DHBN, v.4,p.438 -Carta para o Desembargador Manuel Pereira Franco.(1648)

Anais da BN, v.75,1955 - Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa.

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.24 - Carta Régia do rei D. Filipe III ao conselheiro do Conselho do Conselho da Fazenda, Luis da Silva , provendo João Gonçalves de Azevedo nos ofícios de alferes da fortaleza da barra da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e guarda dos navios neste porto, que vagou por morte de Belchior Rangel, servindo com propriedade dos ditos ofícios e com um só ordenado, em satisfação de serviços e ações.(1623)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.1- Parecer do Conselho da Fazenda sobre os requerimentos de Cristóvão Freire, Marcos Ferreira e Sebastião Coelho, solicitando a propriedade do ofício de escrivão do Almojarifado e da Alfândega do Rio de Janeiro, em remuneração de seus serviços. (1614)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.184 - Requerimento do soldado do alantejo, Antonio Rodrigues Palhano, ao rei D. João IV, solicitando a propriedade dos ofícios de escrivão da Alfândega e almoxarife do Rio de Janeiro, que pertenceram ao seu pai, capitão Pedro Martins Negrão, e que se encontravam vagos desde a sua morte.(1647)

Anais da BN, v.51,1935 - Catálogo da exposição nassoviana comemorativa do 3º centenário da chegada de Mauricio de Nassau.

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.4, Doc.577-579 - Consulta do Conselho Ultramarino sobre o requerimento de Antonio Gomes Palhano, no qual pede que se lhe faça mercê dos ofícios de Escrivão da Alfândega e Almoxarifado da cidade do Rio de Janeiro, que estavam vagos por falecimento de seu pai Pedro Martins Negrão.(1647)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.171- Parecer do Conselho Ultramarino sobre se propor Gaspar Molina num posto vago nas conquistas, tendo em consideração sua qualidade e serviços e em atenção aos seus requerimentos em que pede a serventia do Ofício de escrivão da Fazenda Real e da Alfândega do Rio de Janeiro, enquanto durar o impedimento do seu proprietário Pedro Martins Negrão.(1646)

DHBN, 015, 1930,p.41 - Patentes, provisões e alvarás.(1625-1631)

Anais da BN, v.59,1937 - Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.1, Doc.19 - Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.(1619)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.311-327 - Consulta do Conselho Ultramarino, acerca da petição de Salvador Correa de Sá, em que solicitara a suspensão da devassa que os seus inimigos lhe haviam movido.(1644)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.106 - Carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Domingos Correia ao rei D. João IV sobre os descaminhos da Fazenda Real da capitania. (1642)

AHU, ACL,Rio de Janeiro, Cx.2, Doc.268 - Consulta ao Conselho da Fazenda sobre os regimentos que se deviam dar aos provedores e mais oficiais da Fazenda do Rio de Janeiro, acerca dos despachos, entradas e saídas das embarcações e descaminhos e a nomeação do funcionário que ali deveria ir para proceder rigorosa devassa sobre vários fatos graves que o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro imputava ao Capitão mor Salvador Correa de Sá.(1644)

Anais da Biblioteca Nacional, v. 57, 1935, p. 231. Traslado da escritura de doação das sessenta braças de terra no caminho que vai para o boqueirão da carioca a mão esquerda-1591.

AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 204-206 Informação do Governador Salvador Correa de Sá e Benevides relativa aos rendimentos e despesas da Praça do Rio de Janeiro.(1641)

ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026A Escritura de fretamento que faz o Capitão Domingos Dias, do seu navio por nome Nossa Senhora do Monte Serrate, ao mestre do dito seu navio por nome.

ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026A Escritura de fretamento que fazem Francisco Fortes e Vicente Ferreira ao padre frei Fernando Batista frade de Nossa Senhora das Mercês.

ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026A Procuração bastante que faz Amaro Pinheiro em Buenos Aires a Francisco Lopes de Domingos Correa e Pero Dias Carlos.

ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026A - Livro de notas do Cartório do Primeiro Ofício de notas do Rio de Janeiro- Procuração bastante que faz o capitão Domingos Dias a Paulo Rodrigues

ANTT- PT/TT/RGM/Q/0008/49063 - Registro geral de Mercês, Mercês da Torre do Tombo, livro 8, f. 148-149.