

Transações comerciais e a Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVII

Helena Trindade de Sá¹

Doutoranda em História na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

Resumo

A proposta deste trabalho é analisar as relações comerciais estabelecidas na América lusa no período da União Ibérica e o papel da Alfândega neste cenário. O momento em que Portugal viveu sob o signo da Espanha favoreceu o intercâmbio entre as cidades costeiras do Brasil e Buenos Aires pela via marítima, uma vez que essas áreas estavam voltadas para o Atlântico. Deu-se dessa forma início a um tráfego regular entre as capitanias brasileiras e a região do Rio da Prata. Assim, não apenas o porto de Salvador, mas também o do Rio de Janeiro passaram a ser entrepostos comerciais de onde partiam para aquela região embarcações com mercadorias que incluíam como destino o Potosí. É nesse sentido que as Alfândegas devem ser vistas como instituições essenciais para o funcionamento das engrenagens que visavam a arrecadação de impostos, a organização do comércio e o controle do contrabando, contribuindo para a montagem do aparato do sistema colonial que começava a ser implantado juntamente à introdução do exclusivo comercial e o incremento do tráfico de escravos.

Palavras-chave comércio, fiscalidade, alfândegas.

Abstract

The purpose of this paper is to analyze the commercial relations established in Portuguese America in the period of the Iberian Union and the role of Customs in this scenario. The moment when Portugal lived under the sign of Spain favored the exchange between the coastal cities of Brazil and Buenos Aires by sea, since these areas were facing the Atlantic. This gave rise to regular traffic between the Brazilian captaincies and the River of Silver region. Thus, not only the port of Salvador, but also the port of Rio de Janeiro became commercial warehouses from where boats depart to that region with goods that included as destination the Potosí. It is in this sense that the Customs must be seen as essential institutions for the operation of the gears that aimed at the collection of taxes, the organization of commerce and the control of contraband, contributing for the assembly of the apparatus of the colonial system that was beginning to be implanted along with the introduction of the commercial exclusive and the increase of the slave trade.

Keywords trade, taxation, customs.

¹ Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), vinculada ao grupo de pesquisa reconhecido pelo CNPq, MANTO, Núcleo de Estudos Coloniais. Agradeço os comentários do Prof. Bruno Correia de Sá e Benevides e do Prof. Valter Lenine Fernandes.

Introdução

A virada do século XVI para o XVII se notabilizou pelos importantes avanços na economia colonial brasileira. No campo político, a América lusa e os demais territórios portugueses no ultramar estavam sob a órbita da monarquia dos Habsburgo com as duas Coroas – hispânica e lusitana – unidas sob o comando de um só rei,² após aclamação de Felipe II da Espanha nas Cortes de Tomar, no que ficou conhecido como União Ibérica.³ A hipótese que orienta este trabalho é que a Alfândega, como instituição responsável pela entrada e saída de mercadorias, desempenhou um papel relevante para a arrecadação fiscal⁴ e para o controle do comércio sendo uma das peças de destaque na consolidação da colonização e do “domínio português da fachada atlântica das partes do Brasil”.⁵

Embora já existissem rotas comerciais entre as cidades brasileiras e província do Rio da Prata desde antes da segunda fundação de Buenos Aires em 1580, foi apenas em 1585 que se iniciam os contatos comerciais frequentes e bem documentados desse comércio.⁶ Para se entender a relação mercantil praticada nas capitanias da América portuguesa e entre essas e a América hispânica, faz-se necessário situá-lo no âmbito das práticas mercantilistas em vigor

2 Em relação a Coroa hispânica vale ressaltar que o “regimen polissinodial imperó como único durante los siglos XVI y XVII”. “Parece más conveniente y ajustado emplear el término Monarquía Hispánica para referirse al conjunto de territorios que reconocía la dependencia política respecto al Rey Católico y a su dinastía.” Nesse sentido, a incorporação de Portugal a esse sistema seguiu essas prerrogativas. Cf. ESCUDERO, José Antonio. *El Rey: historia de la monarquía*. Barcelona: Planeta, 2008, p. 317; BOUZA, Fernando. La configuración de la Monarquía Hispánica. In: HERNÁN, David García (Ed.). *La Historia sin complejos: la nueva visión del Imperio Español* (Estudios em honor de John H. Elliot). Madrid: Actas, 2010, p. 72.

3 Em relação ao período da União Ibérica, nos alinhamos a mesma perspectiva que Jean-Frédéric Schaub, Maria Isabel de Siqueira, Ana Paula Torres Megiani e José Carlos Vilargada que analisa a união das duas Coroas, em um contexto “aberto, dinâmico e atravessado por suas próprias contradições, [...] oscilações, ambiguidades e clivagens”. 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. Cf. SCHAUB, Jean-Frédéric. *Portugal na monarquia hispânica (1580-1640)*. Lisboa: Livros Horizontes, 2001; SIQUEIRA, Maria Isabel de. *O direito e o Estado no Brasil filipino: inovação ou continuidade legislativa*. Jundiaí: Paco Editorial, 2011. MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica: novas interpretações*. São Paulo: Humanitas, 2014; 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. Na colônia, temos por hipótese, que esse processo pouco interferiu na dinâmica já existente e a colonização seguiu seu curso independente dessa condicionante. Cf. FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e civilização*. São Paulo: Alameda, 2010, p. 77.

4 De acordo com Valter Lenine Fernandes a Alfândega era a instituição responsável pela cobrança da dízima

naquela época. 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 articularam e criaram um sistema no qual a forma de participação dos colonos era dada principalmente por meio de atividades ligada às trocas de produtos.

A característica de empório comercial que tinha o Rio de Janeiro foi percebida pelo cosmógrafo João Teixeira Albernaz, 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 Albernaz, 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.⁷

É sobre esse cenário que a capitania fluminense passa a ter uma importância estratégica para “o domínio da rota do Prata e para a colonização do centro-sul do Brasil”,⁸ já que seu porto passou a ser um ponto de escala dos navios que vinham da África com escravos em direção àquela região⁹ e ainda do Reino com manufaturas diversas que também eram direcionadas a Buenos Aires, integrando-se a uma rede mercantil cuja atividade despertava o interesse da metrópole. Do mesmo modo, as embarcações precedentes de daquela dita localidade também paravam no porto da cidade¹⁰ para descarregar mercadorias e comprar ali outras fazendas.

O Rio também contava 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.¹¹ Todos esses navios deveriam passar pela aduana da cidade e as mercadorias que já tivessem quitado a dízima nas alfândegas do reino, ou seja, o imposto de 10% cobrado

das mercadorias que entravam e saíam do porto. Cf. FERNANDES, Valter Lenine. Caminhos e descaminhos institucionais da Alfândega do Rio de Janeiro. *Revista Agora*, n. 9, Vitória, 2009, p. 1

5 RICUPERO, Rodrigo. Diretrizes coloniais: legislação e práticas de dominação. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*. São Paulo: ANPUH, jul. 2011, p. 4.

6 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, pp. 39-40.

7 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.

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

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

10 Cf. *Ibidem*. p. 166.

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

sobre as mercadorias, mostrando as certidões comprobatórias não pagariam direito algum nas terras do Brasil, desde que seus mestres fossem portugueses. Entretanto as que fossem do Estado do Brasil para Buenos Aires deveriam pagar a dízima da Alfândega de saída e na mesma forma das fazendas trazidas do Rio da Prata por entrada.¹²

Assim, podemos concluir que não só o aumento do número de engenhos, que subiu de 3 no início da União Ibérica para 114 na sexta década do Seiscentos, permitiu um impulso no comércio local, como outra atividade fez a capitania prosperar: o tráfico comercial com o Rio da Prata e, por meio dele, com as ricas rotas de Potosí.¹³ Essa rota foi muito conveniente para os interesses econômicos da região na medida em que a cidade fluminense e seu porto recebiam mercadorias oriundas da Europa e das feitorias da África, que tinham como destino Buenos Aires e dali seguiam para o Alto Peru proporcionando o recebimento em troca de “uma quantidade de numerário até então inimaginável e que produziu importantes efeitos multiplicadores na economia regional”.¹⁴ Entretanto, é conveniente lembrar que o comércio regular de abastecimento do Alto Peru se dava por Cartagena e Callao, sendo Buenos Aires rota de contrabando. Até a fundação de Buenos Aires todo o intercâmbio entre a Europa e o Potosí era feito por um longo caminho que de Sevilha ia até Porto Belo, depois Nombre de Dios onde se cruzava o istmo até o Panamá e dali seguia para Callao. Assim, as mercadorias oriundas da Europa, 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.

12 AHU, Bahia, Luisa da Fonseca (1599-1700), Cx.1, D. 51 – Minuta do Conselho da Fazenda acerca dos navios que vão para Buenos Aires.

13 Potosí era uma cidade propriamente dita, com características de vida urbana e forma 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)*. São Paulo: Edusp, 1984, p. 36. Ressalta-se que o livro em destaque é fruto da tese de doutoramento da autora junto ao Departamento de História da USP, em 1944.

14 ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro: Andréa Jakobsson, 2010, p. 21.

Alguns aspectos do comércio na colônia

As dinâmicas econômicas e sociais estabelecidas nas zonas limítrofes de fronteira¹⁵ entre a América portuguesa e a América hispânica na região platina 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. Uma carta do tesoureiro de Buenos Aires, datada de 1588, informa que desde 1583 havia começado uma movimentação de ida e vinda de navios da costa do Brasil.¹⁶ 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 demonstrado pela carta do vice-rei de Portugal, o cardeal-infante Alberto de Áustria, dirigida ao rei D. Filipe II de Espanha, em que sugeria a participação do governador Salvador Correia de Sá na abertura comercial entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata.¹⁷

Além da iniciativa de Salvador Correia de Sá de abertura comercial com os homens de negócios portenhos, outro português ampliou o intercâmbio entre essas regiões nesta mesma época e o estendeu de Tucumán até a Bahia. Tratava-se de frei Francisco de Vitória, 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 Tucumán. Em 1587, o frei obteve autorização para enviar um navio ao Brasil com o

15 Cabe mencionar que o conceito de fronteira empregado aqui não coincide com espaços definidos e absolutos. Para tanto nos apoiamos nos estudos mais atuais de Jeremy Adelman e Stephen Aron (1999), que renovaram a produção historiográfica sobre as fronteiras americanas (trabalharam tanto a hispânica na América do Norte quanto a platina da América do Sul), apontam para a existência de *borderlands*, desses amplos espaços fronteiriços, não coincidentes com os da fronteira política projetada, até por que a *border* era apenas um espaço imaginário que somente alcançou sua definição na metade final do século XIX. Esses espaços fronteiriços se moviam conforme o avanço do movimento colonizador em direção aos espaços vazios (vazios em termos, na verdade vazios institucionais, pois, como vimos, eram espaços habitados por povos não reconhecidos como nacionais) ou sobre outro Estado/reino/império. Mesmo nesses trabalhos de Adelman e Aron que procuraram renovar o mito da fronteira americana em movimento, percebe-se a continuidade dessa história processual da conquista e da ocupação pelo colonizador, sem levar muito em conta as dinâmicas locais, os impactos na vida dos indígenas e suas resistências. Desde Turner, no fim do século XIX, a historiografia americana passou a trabalhar o tema da fronteira diferentemente da abordagem usada pela historiografia europeia, criando um novo significado, a ideia da fronteira em permanente movimento. Cf. ROMANI, Carlo. As representações nacionais e a população residente em territórios litigiosos: o caso do Contestado franco-brasileiro. Uma reflexão teórica sobre as áreas de fronteira. *Anais Eletrônicos do 14º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia – 14º SNHCT*. Belo Horizonte: Campus Pampulha da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG 08 a 11 de outubro de 2014. Já em trabalho sobre fronteiras na Europa e na América, Tamar Herzog demonstra que o controle territorial se sujeitou sempre a negociação, à medida que vizinhos e estrangeiros, amigos e inimigos, em interações cotidianas, se autodefiniam enquanto definiam os territórios de suas comunidades. A autora

objetivo de adquirir mercadorias em troca de pesos em ouro e prata.¹⁸ Foi esse o primeiro navio a fazer a navegação ao norte do Rio de Janeiro a partir do Rio da Prata.¹⁹

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.

No fim do século XVI, o porto fluminense cresce em importância, avolumam-se as permutas com Buenos Aires²⁰ e firma-se um tráfico entre as duas regiões. Dessa forma, os mercadores se estabelecem no Rio de Janeiro e Buenos Aires e aumentam o intercâmbio comercial nos dois sentidos.

O comerciante português Francisco Soares exaltou as vantagens desse trajeto ao enviar uma carta para seu irmão Diogo Soares, que se encontrava na Europa, e descrever detalhadamente como funcionava o tráfico comercial do Rio de Janeiro para Buenos Aires. Conforme o seu relato, o porto fluminense era um 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, como eram designados os comerciantes e ambulantes portugueses que se deslocavam via Rio da Prata para as minas do Potosí, com frequência iam até aquela capitania em busca de mercadorias e traziam para esse fim de quinze a vinte mil ducados em prata.²¹ Na opinião desse

também cita que as fronteiras somente seriam estabelecidas no plano teórico ao longo do século XVIII. Cf. HERZOG, Tamar. *Fronteiras da posse*. Portugal e Espanha na Europa e na América. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2018.

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

17 “e que Vossa Majestade mande agradecer a Salvador Correa, capitão do Rio de Janeiro ser o primeiro que abriu este caminho”. HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosí no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, n.7,1953, p. 195.

18 “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” Cf. HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e o Potosí no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, n°. 15, 1953. p. 198.

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

20 SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. São Paulo: Pioneira/MEC, 1978, p. 67.

21 Cf. *Idem*.

comerciante, o Rio de Janeiro era um local onde os produtos europeus tinham boa aceitação, o que tornava os negócios ali ajustados muito vantajosos.²²

Outra característica desse negócio era que de um modo geral as transações comerciais eram feitas à vista, em dinheiro de ouro e prata trazido pelos negociantes que vinham do Alto Peru com o objetivo de comprar produtos naquela localidade.²³ Com a valorização comercial do Rio, os negociantes passaram a procurar produtos no mercado fluminense, a fim de evitar longas viagens só optando por prosseguir o percurso até as capitanias do norte para comprar o que não era encontrado naquela praça.²⁴

Ali podiam encontrar desde artigos de luxo, como veludos e sedas, à grosseira fazenda e ainda as especiarias, produtos alimentícios, objetos de uso comum, espadas e chapéus. A cidade funcionava como um entreposto comercial que negociava, além das novidades da moda, artigos de primeira necessidade.

Não só no Rio, mas também na Bahia, segundo os registros da Alfândega de Salvador,²⁵ 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”,²⁶ e retornavam para Buenos Aires levando esses artigos.

Documentos referentes a transações comerciais da Cidade de Salvador demonstram a dinâmica desse comércio que se estendia de Buenos Aires às capitanias das Costas do Brasil. Como muitos mercadores não possuíam a própria embarcação, estes 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

22 “Os mercadores ambulantes e os viajantes comerciais que demandavam (ou deixavam) o vice-reino espanhol por aquela via proibida eram conhecidos no Brasil como peruleiros. Em suas atividades demonstravam-se tão empreendedores como os paulistas preadores de escravos, tanto quanto estes, nada parecidos com os moradores das regiões açucareiras do litoral, a quem Frei Vicente do Salvador chamou de “caranguejos”. Muitos deles eram judeus, mas não todos. [...] O objetivo principal dos peruleiros era a Vila Imperial de Potosí, na Bolívia de hoje, que naquela época se chamava Alto Peru. Aquele grande centro de mineração da prata, contava com uma população de cerca de 150.000 habitantes, sendo de longe a maior cidade do Novo Mundo”. Cf. BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola: 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional, 1973.

23 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.

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

25 Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, División Colonia, Sección Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615, 3733, Doc. 43, 49.

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

ou se estabelecia um prazo para a efetivação de seu pagamento e todo o procedimento de compra e venda era registrado por um oficial escrivão tabelião de notas.²⁷ Os navios traziam do porto de Buenos Aires geralmente farinha de trigo, sebo e carnes desidratadas e retornavam ao Rio da Prata com gêneros adquiridos no Brasil, após serem devidamente despachados na Alfândega pelos seus oficiais.

Temos por hipótese que as práticas descritas no documento acima citado 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”.²⁸ Esses comerciantes mantinham procuradores em Buenos Aires que movimentavam todo o negócio com o Rio de Janeiro.²⁹ Isso pode ser evidenciado pela documentação cartorial da época. Para melhor ilustrar essa dinâmica citamos um exemplo do negociante Amaro Pinheiro residente a Rua Direita no Rio de Janeiro que fez uma procuração dando amplos poderes a Francisco Lopes, Domingos Correa e a Pero Dias Carlos a fim de representá-lo em Buenos Aires e em todas as partes do Peru e arrecadar quaisquer dívidas que lhe estivessem devendo quaisquer pessoas em razão de fazendas que tinha enviado ao Rio da Prata.³⁰ Outras diversas procurações passadas entre as décadas de 1610 e 1620 podem ser encontradas. Nelas, mercadores, traficantes e senhores de engenho nomeavam representantes não só no platino, como também em várias localidades da América espanhola.

Muitos casos semelhantes podem ser encontrados nos referidos livros do Cartório de Notas do Primeiro Ofício da Cidade do Rio de Janeiro. Carta de fretamento datada de 1610 também revela a movimentação comercial entre esses dois portos. Em um desses documentos, o padre frei Fernando Batista, procurador geral da Ordem de Nossa Senhora das Mercês do Rio da Prata, por uma patente do padre comendador de La Asunción e definidor (vigário geral da ordem) da Província de Tucumán, Fernão Rodrigues de Cabreira, contratou o serviço dos mestres e senhorios do Navio Nossa Senhora da Ajuda, Francisco Fortes e Vicente Ferreira. Estes senhorios, que estavam com o navio em surto (fundeado) no Rio de Janeiro,

27 Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, División Colonia, Sección Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733.

28 SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo: Pioneira, 1981, p. 144.

29 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, BR-RJRIO-5D-O-LNO-0028A- Registros do Cartório do Primeiro Registro de Notas do Rio de Janeiro.

30 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro– BRRJANRIO.5D.OLNO-0026-A- Registros do Cartório do Primeiro Registro de Notas do Rio de Janeiro.

deveriam fazer o transporte de mercadorias compradas pelo frei Fernando entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata.³¹

Escrituras de débito, de 1612, como a 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 Córdova que Maria Escovar havia comprado de Paulo Rodrigues;³² de venda como a de Pedro Dias Carlos e Bento Idalgo, mestres de navio Espírito Santo, em 1612, de 95 fanegas de farinha de trigo, 24 quintais de carne de vaca e 24 arrobas de sebo feitas a Paulo Rodrigues;³³ de débito e obrigação, de 1612, como a de João Batista Soderim, dono do navio São Jorge, a “fazer viagem a cidade de São Paulo em Angola, porto de Luanda 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”;³⁴ e ainda 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”,³⁵ também servem para demonstrar a participação de colonos fluminenses nos negócios com o Rio da Prata.

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 fanegas³⁶ de farinha de trigo, três quintais³⁷ de chacina – carne desidratada – 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 Evangelhos³⁸ de que

31 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro -BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026-A-Fl.14- Carta de fretamento – Livro do Primeiro Cartório de Registro de Notas do Rio de Janeiro.

32 Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Códice 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito.

33 Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Códice 42.3.55, fl. 21. Escritura de venda.

34 Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Códice 43.3.55, fl. 25. Escritura de débito e obrigação.

35 Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Códice 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito e obrigação.

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

37 Peso de quatro arrobas. Cf. *Idem*, p. 66.

38 Observamos nessas transações comerciais uma influência medieval em que as práticas comerciais

realmente havia comprado às 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.

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, inferimos 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.³⁹

Em outra escritura feita pelo tabelião público judicial de notas Antônio Guedes foi registrado uma venda realizada por Antônio Fernandez Barros, vicino de Buenos Aires, através do mestre da caravela Nossa Senhora da Ajuda, Manoel Fortes, de vinte e cinco fanegas de farinha de trigo, seis quintais de carne desidratada e seis arrobas de sebo que foi consignado a Simão Fragoso para a venda no Brasil. A carga foi toda vendida por duzentos e dois mil e duzentos e quarenta réis ao mercador Luis Nunes de Gouveia, residente em Salvador, que efetuou o pagamento em dinheiro. A transação foi assinada em dezesseis de outubro de 1612.⁴⁰

Embora fosse a forma mais usual, nem sempre os pagamentos eram efetuados no ato da compra. Havia também casos em que eram feitos pelo regime de comodato. 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.⁴¹

Vale ressaltar que o transporte entre a Região do Rio da Prata e os portos brasileiros era feito pelos navios soltos (aqueles que não pertenciam à frota). Seus mestres recebiam a incumbência de vender as mercadorias no Brasil e ainda se ocupavam de adquirir mercadorias

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. Cf. BASCHET, Jérôme. *A civilização feudal do ano 1000 à colonização da América*. São Paulo: Globo, 2006, p. 286.

39 Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615-3733.

40 Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615-3733.

41 *Idem*.

nos locais 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 a sua colônia americana 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.⁴² Os oficiais régios das alfândegas eram os responsáveis pelo despacho das mercadorias nas aduanas brasileiras. Cabia a eles a verificação de toda a carga com o respectivo valor para a cobrança da dízima, a selagem das mercadorias, e finalmente, só após todo esse trâmite, a autorização para o navio poder deixar o porto.⁴³

Com a consolidação do comércio entre as regiões do Brasil e Buenos Aires aumentou a pressão de comerciantes espanhóis para que a Coroa tomasse medidas repressoras em seu favor e não raro esta emitia ordens para o fechamento do porto platino, sem contudo alcançar o sucesso desejado, já que tais ordens eram burladas. Em 1618 devido a pressão crescente dos comerciantes de Lima, a Coroa espanhola passou a coibir mais severamente o comércio ilegal, estabelecendo leis mais rigorosas sobre o tráfico negreiro fechando mais uma vez o porto de Buenos para esse tipo de comércio. 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”.⁴⁴ Com as proibições, o contrabando ganhou uma dimensão maior, e tornou-se, nos dizeres de José Gonçalves Salvador, uma praxe.⁴⁵ A vedação ao comércio, fazia com que o comércio ilegal tomasse maior impulso e se intensificasse. 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”.⁴⁶

Assim, na tentativa de se livrar de proibições e 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.⁴⁷ Era recorrente esse tipo de

42 Cf. FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 349.

43 Cf. Verificado pelo documento de despacho do navio Nossa Senhora de Nazaré do mestre Francisco de Bastos com destino ao porto de Buenos Aires. Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 1608-1615-3733.

44 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).

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

46 OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. “Negócios de trapações: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)”. Tese (doutorado). São Paulo: USP, 2002, p. 42.

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

fraude, que já começava a se delinear na hora do despacho dos navios nos portos pertencentes a Coroa portuguesa.

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”.⁴⁸ Vale ressaltar, que os “comerciantes luso-brasileiros e espanhóis estabelecidos na região vinculavam a rota Potosí - Buenos Aires não só com o Brasil, mas através deste, com Lisboa, Amsterdã, Angola, Guiné, etc, ou seja, com a economia-mundo”.⁴⁹ Dessa forma, com o aumento de circulação de mercadorias e as possibilidades de ganhos maiores com comércio ilegal, “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”.⁵⁰

Observa-se então, que de tentativas individuais para o estabelecimento de rede de contrabando entre as cidades litorâneas do Brasil e Rio da Prata no último quartel do Quinhentos, no século seguinte há uma transformação, marcada pela presença de um grupo com sólida organização em Buenos Aires e com ligações não só nas cidades costeiras do Brasil, como também na Europa, que mantinha estreita relação com os agentes da Coroa nessas regiões.⁵¹ 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.⁵² 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.⁵³ Nesse sentido, as práticas ilícitas, apesar de serem do conhecimento das autoridades coloniais e metropolitanas, eram até certo ponto toleradas, já que o mais importante era fazer o comércio funcionar.⁵⁴

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.⁵⁵ Em carta endereçada ao rei Filipe III da Espanha, datada

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

49 MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial em el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988, p. 16 (tradução nossa).

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

51 Cf. *Idem*.

52 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).

53 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.

54 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.

55 Cf. 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.

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 Almojarifado 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 Prata.⁵⁶ Além do descaminho, tal comércio poderia ser caracterizado como contrabando, já que contrariava as provisões reais da época, que proibia o trânsito de mercadorias das capitanias da América portuguesa para o Rio da Prata.⁵⁷

Em outro documento endereçado a Filipe IV da Espanha, 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”.

Muitos traficantes negreiros das capitanias do Norte mantinham representantes na capitania fluminense. Em 1637, Hendrick Conraeds, 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]”.⁵⁸ As facilidades oferecidas pelas autoridades fluminenses que tinham envolvimento com esse negócio eram 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 Correa de Sá e Benevides.⁵⁹ Além das estreitas relações com a América espanhola, essa família mantinha alianças na Bahia e em Lisboa. Possuía 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.

O comércio fraudulento tinha o apoio, em muitos casos, como já vimos dos próprios agentes da Coroa. Não raro, ocupantes de cargos públicos que deveriam reprimi-lo

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

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

58 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.

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

eram eles mesmos os próprios contrabandistas ou ainda estavam envolvidos nas práticas dos descaminhos. E isso era visível nas Alfândegas. 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 de forma paradoxal as ilicitudes contribuíam para o enriquecimento de um grupo que tinha interesse na engrenagem administrativa e na defesa da colônia. Tal situação era 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.

Não apenas o contrabando, mas os descaminhos 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, o gengibre e o tabaco, se efetivava sem que fossem pagos os direitos nas Alfândegas, o que decerto acarretava prejuízos para a Fazenda Real.

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”.⁶⁰ Além disso, refletiam um comportamento típico da época que não distinguia o público do privado.

Alfândega e fiscalidade no período filipino

Os impostos sobre o comércio resultaram na forma mais eficiente de arrecadação tributária, daí a importância de se compreender a expansão comercial estabelecida no espaço da colônia americana lusa. 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.⁶¹

No Brasil, o período inicial do Sistema das Capitanias Hereditárias não possuía estrutura fazendária adequadamente instalada, muito embora já houvesse previsão em relação a cobrança dos direitos aduaneiros a ser cobrado pelo donatário no foral da Capitania de

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

61 MAGALHÃES, Joaquim Romero. “A fazenda”. In: MATTOSO, José. *História de Portugal: no alvorecer da modernidade (1480-1620)*. Lisboa: Estampa, 1997, v. 3, p. 100.

Pernambuco que serviria de modelo as demais da colônia americana, estabelecendo que todos os navios oriundos dos reinos e senhorios que para ali se dirigissem e que já tivessem pago os direitos não pagariam direito algum na América lusa. Contudo, se da colônia se carregassem mercadorias da terra para fora do Reino teria que ser pago a dízima de saída. Os mercadores estrangeiros mesmo que tivessem partido de Portugal e com a dízima já paga nas alfândegas do Reino, pagariam dízima de entrada no Brasil.⁶² Com a introdução do Governo-geral⁶³ e a implantação da Provedoria-mor, adota-se uma estrutura administrativa fiscal verticalizada, com o comando centralizado nos órgãos de instância máxima do império luso.⁶⁴ Na primeira instância se observa os Provedores da Fazenda das capitanias exercendo um controle apenas local. Em segunda instância, exercendo autoridade em toda a colônia, verifica-se o Provedor-mor. Por fim, como órgão máximo, no topo da hierarquia para onde poderia ser feita apelação das sentenças proferidas pelas instâncias inferiores, a Casa da Suplicação no Reino.⁶⁵

Com a implantação da administração fazendária em terras americanas, um Regimento foi entregue a Antônio Cardoso de Barros que como titular do cargo de Provedor-mor tinha a missão de colocar em ordem a mui desordenada administração da Fazenda. Esse regulamento tinha por objetivo, entre outros, o de prover as capitanias com Alfândegas. Com amplo leque de determinações voltadas para a implantação dos mecanismos de arrecadação e fiscalização, visava 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

62 Foral da Capitania de Pernambuco de 24 de setembro de 1534. CHORÃO, Maria José. *Doações dourais das Capitanias do Brasil (1534-1536)*, p. 23. Apud: RICUPERO, Rodrigo. O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil. *História* (São Paulo), v. 35, 2016, p. 9.

63 Cabe destacar que o Sistema de Capitanias Hereditárias não foi substituído totalmente quando da implantação do Governo Geral. De acordo com Antônio Vasconcelos Saldanha, as capitanias foram sendo paulatinamente adquiridas pela Coroa, em um processo de concentração de poderes, baseada no maior interesse central pelas áreas, mas com respeito aos donatários. O autor ainda afirma que apesar de sempre ter havido incorporações pela Coroa, isso só se tornou sistemático e organizado à época do Marques de Pombal. Rodrigo Ricupero afirma que o novo sistema adotado do Governo Geral se sobrepôs ao regime anterior das Capitanias Hereditárias, sem extingui-lo, porém este foi paulatinamente perdendo a importância que tivera até então. Segundo o autor, a capitania da Bahia, sede do referido Governo-geral foi comprada pela Coroa aos herdeiros de Francisco Pereira Coutinho tornando-se a primeira capitania real. Sendo assim, a partir de 1549, com a nova reorganização política, as capitanias passaram a ser de dois tipos: particulares ou da Coroa e acima delas pairava a estrutura do Governo-geral. Cf. SALDANHA, Antônio Vasconcelos. *As Capitanias do Brasil: antecedentes, desenvolvimento e extinção de um fenômeno atlântico*. Lisboa: CNCDP, 2000; RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil (c.1530-c.1630.)*; São Paulo: Alameda, 2009.

64 A introdução do Governo-geral não cessou a liberdade de comércio, sendo lícito o comércio da colônia americana lusa com outros reinos. Tal situação só seria alterada mais tarde já no final do século XVI, reforçada no início do XVII.

65 Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal por Candido Mendes de Almeida. Rio de

da montagem do aparato fiscal em nível local. Por meio dessas normas, instituiu-se o regime fiscal fazendário, o ano fiscal e era evidente a preocupação de se evitar a evasão de impostos, o que demonstrava o reconhecimento pela Coroa do valor de suas possessões no ultramar e o descuido como era tratada até então a arrecadação fiscal na colônia.

No art. 4º 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, o soldo de seus oficiais e o conhecimento dos pagamentos que lhes fossem feitos, a fim de se obter um controle sobre a exportação e importação, além da garantia de ganhos fiscais com a cobrança da dízima da alfândega. Concernia a 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.

Era da competência dos provedores das capitanias 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 sobre o recolhimento do imposto da dízima das mercadorias nos portos e todas as causas que envolvessem 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 se dariam recursos para instância superior se a causa fosse inferior a dez mil réis. No entanto, se a quantia da causa ultrapassasse esse valor, poderia haver 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.

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 provimento 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 feitas de maneira eficaz, como 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.

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”,⁶⁶ e contribuir, dessa forma, não só para o aumento das rendas metropolitanas, mas também para o desenvolvimento da colônia.

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.

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 capitânicas, como comprova a carta do vice-rei Alberto de Áustria para o rei Filipe II (Felipe I de Portugal) 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”.⁶⁷

66 MENEZES, Mozart Vergetti. 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 praticas políticas no Império português. Séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005, p. 328.

67 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.

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

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”, 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. Tinha por objetivo consolidar e ajustar a legislação aduaneira aos novos tempos e, conseqüentemente, promover uma 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.

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 um

maior controle da administração fiscal, para atenuar a heterogeneidade e a descentralização que eram imperantes.

A estrutura da Alfândega do Rio no início da colonização era bem mais modesta do que a observada no século XVIII. Contava com o provedor que também era o juiz da Alfândega, o escrivão e almoxarife, porteiro e guardas. 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.⁶⁸ 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.⁶⁹ 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.⁷⁰ 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.⁷¹

O principal imposto arrecadado era a dízima da Alfândega, que como já visto, era um encargo tributário que tinha como alíquota um décimo do que se arrecadava com a importação de mercadorias. Com uma documentação datada de 1613 da Alfândega da Bahia como lente de observação, ratificamos a manutenção do previsto nos forais das capitânicas, ou seja, 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 as embarcações que saíssem dos portos coloniais em direção a outros países que não Portugal, estariam obrigadas a pagar a dízima nas alfândegas da colônia. Os navios cujos mestres eram estrangeiros, tanto na saída do Reino quanto na entrada na colônia, eram obrigados a pagar o referido imposto.⁷²

68 Cf. PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das Alfândegas em Portugal*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1983, p. 51.

69 Cf. FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747)*. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro: Unirio, 2010, pp. 26-27.

70 FREIRE, Felisbello. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912, p. 95.

71 Cf. PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das Alfândegas em Portugal*. *Op. cit.* p. 59.

72 Arquivo Histórico Ultramarino, 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, 1613.

Parte desse mecanismo pode ser evidenciado no relato do viajante supracitado Francisco Soares, que veio de Lisboa ao Brasil em 1597 com a intenção de negociar suas mercadorias na colônia, 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.

O imposto era pago na mesma mercadoria na relação de 1 para 10 e “quando pago em dinheiro seria arbitrado o imposto pelo juiz e almoxarife, segundo o valor comercial do produto”.⁷³ 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.⁷⁴ 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.⁷⁵ Esse valor então seria arbitrado pelos oficiais na hora do despacho.

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.⁷⁶

Nem todas as mercadorias eram tributadas pela Alfândega. Os vinhos, azeites e aguardentes que já pagavam os subsídios impostos pelo Senado da Câmara estavam isentos do pagamento do tributo a Fazenda Real.⁷⁷ Nesse caso, tão logo esses produtos 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

73 “Na época mercantilista, o pagamento ‘in natura’ de tributos era considerado menos danoso do que o pagamento em moeda, pois o pagamento em moeda empobrecia o súdito, já que o valor pago era subtraído da riqueza privada do indivíduo, enquanto a cobrança ‘in natura’ pressupunha a existência de determinada atividade produtiva”. Cf. LOPES, Luciana Soares. Apontamentos sobre o estudo da fiscalidade no Brasil Colônia. *Revista Economia & História: relatos de pesquisa*. Ago. 2016, p. 42.

74 Arquivo Histórico Ultramarino 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.

75 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)*. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2016, p. 135.

76 Cf. FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912, p. 96; Biblioteca Nacional Rio de Janeiro, Códice I-18-13-1. Provisões seculares e eclesiásticas, Livro 1.

77 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.

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.⁷⁸

Também eram recolhidos pela Alfândega os direitos por cada escravo que chegasse ao porto fluminense. Em 1613 correspondia a três mil réis por “peça”.⁷⁹ Do despacho da Alfândega de Angola eram detalhados o número de escravos e a idade, fator esse que poderia render um “abatimento”⁸⁰ na hora do pagamento dos direitos na colônia. Em relação às isenções tributárias, o clero, que no mundo colonial exercia uma forte influência na economia e na política,⁸¹ recebia isenção tributária e dessa forma não precisava pagar quaisquer direitos nas Alfândegas da América portuguesa.

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.⁸²

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,⁸³ concedida pela Coroa a fim de estimular a criação de

78 Anais da Biblioteca Nacional, v. 46, 1924, p. 19. Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo da Marinha e Ultramar.

79 *Cartas para Álvaro de Sousa e Gaspar de Sousa*. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001, pp. 196-197.

80 “Embarca [para o Rio de Janeiro] Gonçalo Ruiz Manaia trinta peças que por entrarem alguns moleques pagará os direitos de vinte e oito”. Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, División Colonia, Sección Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, 3733. Comércio de escravos entre Brasil e Buenos Aires.(1603).

81 BASCHET, Jérôme. *A civilização feudal do ano 1000 à colonização da América*. São Paulo: Globo, 2006. p. 286.

82 Arquivo Histórico Ultramarino, 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.

83 Os senhores de engenho gozavam de dez anos de isenção fiscal a partir da data que comesçassem a produção do produto. Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Cx. 8, D. 723. Requerimento do dono do engenho São Filipe e Santiago, Antônio Rodrigues Pacheco, ao rei D. Afonso VI pedindo provisão para que possa gozar

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.⁸⁴ 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.⁸⁵

Os lavradores também recebiam isenção fiscal e pagavam apenas a metade do imposto devido nas Alfândegas.⁸⁶

[...] 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.⁸⁷

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.

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,⁸⁸ apoiar a colonização e explorar as riquezas produzidas na América.

dos dez anos de liberdade de isenção fiscal concedidos aos senhores de engenho que voltassem a fabricar açúcar (ant. 1663).

84 MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro: IHGB, 1972, p.277.

85 *Ibidem*, p. 233.

86 *Idem*.

87 *Idem*.

88 Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, 1937, *passim*. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

Considerações finais:

Com uma posição geográfica estratégica para o “controle geopolítico das capitâneas de baixo”, o Rio de Janeiro tornou-se um lugar com capacidade articuladora entre a colônia e outras regiões da América e até mesmo com outros continentes. Assim, o que até então era um pequeno núcleo no centro-sul do Estado do Brasil, já nas primeiras décadas dos Seiscentos passa a ganhar certo destaque. A capitania teve que cobrir o déficit de produção das capitâneas do norte do Estado do Brasil, ocupado pelos holandeses, além de abastecer as forças militares e suprir com escravos a região de conflitos, já que possuía além de recursos acumulados, um distanciamento espacial daquele cenário.

Porém não foi só a produção, com o aumento dos engenhos de cana-de-açúcar que promoveu o status do Rio. Com um porto bem localizado, a cidade servia não só de escala para os navios que navegavam pelo Atlântico Sul, como passou a manter um importante comércio com a Região do Rio da Prata, com trocas de mercadorias oriundas da Europa e açúcar por outras tais quais carne, farinha de trigo e sebo, além da prata. É nesse contexto que a Alfândega fluminense deve ser compreendida como instituição essencial para a arrecadação régia e ainda para o entendimento da política de extração de ganhos fiscais lançada na colônia pela metrópole portuguesa. Cabia a ela fiscalizar a entrada e saída de mercadorias, cobrar os impostos relativos à circulação das mesmas e verificar o cumprimento do comércio exclusivo com a metrópole, que foi instituído nessa época, e ainda o controle de fronteiras marítimas. Logo o entendimento do funcionamento das aduanas no alvorecer do século XVII pode ser considerado uma das chaves para a compreensão do próprio sistema colonial que começava a ser desenhado.