

Comércio, tributos e exclusivo metropolitano: o papel da Alfândega no cenário fluminense (1580- 1640)

Helena de Cassia Trindade de Sá

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro - Rio de Janeiro - Brasil
helenadesa@gmail.com

Maria Isabel de Siqueira

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro - Rio de Janeiro - Brasil
misrjhistoria@gmail.com

Resumo: A proposta deste artigo é fazer uma análise das relações comerciais estabelecidas no Rio de Janeiro durante a União Ibérica, período em que a capitania começa a ganhar destaque, ao despontar como uma rota promissora a ser integrada no circuito atlântico. É nesse cenário que a Alfândega fluminense deve ser vista como uma das chaves para a política fiscal instituída na colônia pela Coroa, já que era a instituição responsável pela supervisão das fronteiras marítimas, garantindo o comércio exclusivo com o Reino e ainda pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre as mercadorias que circulavam pelos portos.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. Comércio. Fiscalidade. Alfândega.

Introdução

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. (FLECKONE In: FRANÇA, 1999, p. 35).

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. Pero Lopes de Souza, ao passar pela Baía de Guanabara e arredores, revela ser o local habitado por gente gentil, formada por montanhas e serras muito altas, com bastante água e mantimentos (FRANÇA, 1999, p. 14). 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 (FRANÇA, 1999, p. 14). Um desconhecido assim descreveu seu porto: “grande e todo cercado de ilhas [...] é bem calmo e mexe tão pouco que se embarca e

desembarca sem molhar os pés”.¹ Como se vê, as belezas do local foram enaltecidas pelos que ali passavam e logo suas características favoráveis ao comércio foram observadas.

A administração da capitania esteve desde o começo nas mãos dos primeiros colonos que se dedicaram a defendê-la e usaram para isso os seus próprios recursos, ao mesmo tempo em que participavam das atividades ligadas ao comércio. Um bom exemplo disso pode ser observado na dinastia da família Sá. Alguns membros e aliados dessa família governaram o Rio e obedeceram à lógica da metrópole sem se descuidarem dos interesses dos colonos, o que não seriam ações excludentes, e sim complementares, no ambiente colonial (SANCHES, 2011, p. 1).

Logo após a expulsão dos franceses² 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 no início 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 (ABREU, 2010, p. 416). 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 assim reconhecida pelo governo lusitano e atestada pelas pessoas que por ela passavam.

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 atividade do comércio nessa capitania, faz-se necessário situá-la no âmbito das práticas mercantilistas em vigor no período. Dessa forma, o incentivo à

¹ “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.

² 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 Antônio. 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, 2015, p. 49).

produção em grande escala para o abastecimento do mercado europeu, a política comercial estabelecida entre os reinos e a colônia e as medidas fiscais implantadas 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 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” (SCHWARTZ, 1998, p. 20). 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” (SERRÃO, 2008, p. 167). 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, além de terem oportunidade de negociar com o Rio da Prata (ALBERNAZ, 162, p. 26). Os navios mercantes, que de Buenos Aires voltavam à Espanha e 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 (SERRÃO, 2008, p. 166). Dali também saía madeira, peixe salgado e óleo para iluminação com destino às capitânicas do Norte (SERRÃO, 2008, p. 166). De acordo com Joaquim Serrão, os habitantes do Rio de Janeiro, além de negociantes, também eram hábeis agricultores e cultivavam ainda cana-de-açúcar, arroz e árvores frutíferas, como limoeiro e laranjeira e outras espécies (LOUREIRO, 2012, p. 101).

Além da exportação do açúcar, comprovada pelo número de engenhos que se multiplicaram ao longo dos Seiscentos permitindo um impulso no comércio da região, outra fonte de riqueza trouxe prosperidade para a capitania do Rio: o tráfego comercial com o Rio da Prata e, por meio dele, com as ricas rotas do Potosí. Assim, durante as seis décadas da União Ibérica, “desenvolveram-se linhas mercantis que conectavam de forma mais regular o Prata, pelo porto de Buenos Aires e as praças atlânticas do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, até mesmo de Angola” (LOUREIRO, 2012, p. 101).

Essa nova rota foi conveniente para os interesses econômicos da capitania fluminense, que prosperou, na medida em que passou a abastecer aquela região com mercadorias europeias e escravos oriundos das feitorias africanas e a receber em troca uma quantidade de numerário significativa e que produziu efeitos multiplicadores na economia regional. O

comerciante português Francisco Soares, ao aportar no Rio de Janeiro no ano de 1596 exaltou as vantagens desse trajeto ao escrever para seu irmão Diogo Soares, que se encontrava em Portugal. Ele relatou que:

100 ducados na Espanha rendem aqui [Rio de Janeiro] 1200 a 1500, em virtude do intercambio 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.³

Francisco Soares também detalhou como funcionava o circuito 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 a quarenta toneladas que carregavam açúcar, arroz, tafetá e outras mercadorias que dali seguiam viagem para o Potosí. Ainda segundo o comerciante o percurso de ida e volta durava aproximadamente cinco meses. Para Soares, esse comércio era bastante proveitoso e lucrativo mesmo para aqueles que não desejavam fazer viagem até o Alto Peru, preferindo permanecer no Rio de Janeiro, já que os peruleiros (comerciantes portugueses que negociavam com os espanhóis no alto Peru) com frequência iam até aquela capitania em busca de mercadorias e, para efetuarem o respectivo pagamento do que compravam, traziam mil ducados em prata. Em sua opinião o local oferecia produtos europeus que tinham boa aceitação, o que tornava os negócios ali realizados muito vantajosos.⁴ Tais peruleiros aproveitaram a valorização comercial do Rio de Janeiro e passaram a abastecer-se nesse mercado evitando assim um longo deslocamento até as capitânicas do norte, só optando por prosseguir viagem para comprar o que não era oferecido na praça fluminense, já que ali podiam encontrar desde artigos de luxo, como veludos e sedas, a grosseira fazenda de uso comum e ainda as especiarias, espadas e chapéus. A cidade funcionava como um entreposto que negociava além de novidades da moda, outras mercadorias que eram adquiridas e quase sempre pagas em “dinheiro de ouro e prata”.⁵ O cronista Brandônio confirma a participação do Rio de Janeiro nessas trocas, em seus “Diálogos das grandezas do Brasil”,

Do Rio da Prata costumam 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 lavar, 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 (BRANDÃO, 2010, p. 173-174).

³ Carta de Francisco Soares ao seu irmão Diogo Soares. In: *RIHGB*, tomo 93, v. 147, 1927, p.151-154.

⁴ Carta de Francisco Soares ao seu irmão Diogo Soares. In: *RIHGB*, tomo 93, v. 147, 1927, p.151-154.

⁵ *Ibidem*.

Documentos referentes a transações comerciais da Cidade de Salvador servem como lente de observação da dinâmica desse comércio que se estendia de Buenos Aires às capitanias do Norte da América portuguesa. Como muitos dos mercadores não possuíam a própria embarcação tinham necessidade de fretá-las. Dessa forma, os mestres dos navios assumiam a responsabilidade de trazer e vender as mercadorias para os comerciantes do Brasil. Essas transações eram feitas à vista ou ainda a prazo, e todos os procedimentos de compras e vendas eram registrados sob o juramento perante os evangelhos por um oficial escrivão tabelião de notas, que era nomeado pelo rei. Os navios traziam do porto de Buenos Aires geralmente farinha de trigo, sebo, carnes desidratadas e retornavam com gêneros de importação portuguesa, adquiridos nos portos brasileiros tais quais linhos, entretelas, chapeleiras, penas de escrever, papel para cartas, sarja, canela, pimenta, felpa, azeite, vinho, sabão, pregos, alfinetes, castiçais, gorgorão, cobre, panelas, pares de chinelos, botões⁶ e outros produtos, após serem devidamente despachados na Alfândega pelos seus oficiais.

Vários registros do Cartório do primeiro Ofício de notas do Rio de Janeiro, demonstram que nessa época um número considerável de negociantes fluminenses tinha créditos na região do Prata, o que nos faz inferir que a prática descrita acima ocorria não só na Bahia, mas em todas as capitanias do Estado do Brasil. Nesse sentido verificamos a escritura de fretamento, que Francisco Fortes e Vicente Ferreira fizeram no referido cartório 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 Antônio 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[...].⁷

Através de uma procuração datada de 1610, também podemos constatar que o comércio entre Rio de Janeiro e Buenos Aires já demonstrava ser bem ativo nesta época, com

⁶ Archivo General de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Sección Gobierno, Registro de Navíos, Siglo XVII, 1608-1615, 3733. Despacho de mercadorias feita pelos oficiais da Alfândega da Bahia (1612).

⁷ 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.

comerciantes fluminenses enviando representantes ao Rio da Prata a fim de negociarem por lá seus produtos cobrando tudo o que lhe era devido, outorgando-lhes amplos poderes para decidirem sobre quaisquer questões relativas aos seus direitos.

Saibam quantos virem este público instrumento de procuração e poder bastante virem que no ano de nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de mil seiscentos 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[...].⁸

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 em seu próprio território. Circulavam pela cidade negociantes de grosso trato⁹ 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 (SANTOS, 2006, p. 231). Pouco a pouco, no período da União Ibérica, a cidade fluminense cresce e ganha destaque no seio do Império português.

Impostos sobre o comércio, arrecadação tributária: a Alfândega fluminense no alvorecer do século XVII

Segundo Guiseppe Papagno (1999, p. 39), as instituições são um conjunto de formas e estruturas sociais elaboradas pelos costumes ou estabelecidas pelas leis para satisfazerem funções específicas e regular o comportamento de determinados grupos sociais. Nessa perspectiva, as Alfândegas eram instituições encarregadas de aplicar medidas de caráter econômico em ações que tinham por objetivo promover a regulação do mercado. Também

⁸ 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.

⁹ De acordo com Jorge Miguel Pedreira (1996, p. 359), comerciantes de grosso trato eram aqueles que atuavam no comércio de longa distância como importadores e exportadores de gêneros mais diversos. João Fragoso (1998, p. 39), ao definir esse tipo de comerciante, acrescenta que aqui na América portuguesa foram aqueles comerciantes que transformaram sua acumulação mercantil em grandes fazendas escravistas.

respondiam pela supervisão das fronteiras marítimas, do controle de entrada e saída de navios, arrecadação de tributos incidentes sobre mercadorias que circulavam pelos portos.

Os impostos sobre o comércio resultaram na mais eficiente forma de arrecadação tributária, sendo os menos sentidos pela população e pelo setor produtivo. Assim, a fixação de postos alfandegários na colônia americana foi uma preocupação imediata da Coroa lusa, já que era da cobrança aduaneira de onde provinha a maior parte de seus rendimentos (MAGALHÃES. In: MATTOSO, 1997, p. 100). A atividade mercantil era, dessa forma, essencial não só para promover a ligação entre as partes do império português, como também servia de fonte por excelência de recursos no Reino e no Ultramar (ALMEIDA; SAMPAIO; COSTA. In: FRAGOSO; MONTEIRO, 2017, p. 215).

Para se importar ou exportar mercadorias era necessária a passagem pelos serviços alfandegários a fim de se fazer a anotação e verificação das fazendas e em alguns casos o pagamento dos respectivos tributos. Um dos marcos legislativos regulatório das aduanas foi o Regimento dado ao Provedor-mor Antônio Cardoso de Barros, em 1548 (SÁ, 2016, p. 31). Tal regimento determinava entre outras coisas, que em cada uma das capitanias houvesse uma Alfândega, com seus respectivos livros de entrada e saída para o controle dos ganhos fiscais com a cobrança da dízima da Alfândega. Outra legislação de suma importância para as aduanas foi o Foral da Alfândega de Lisboa, datado de 1587, quando Portugal e suas conquistas estavam agregados a Coroa espanhola. Esse Foral serviu como regulamento para as Alfândegas do Império português e foi um dos alicerces para a estruturação das aduanas no Brasil (SÁ, 2016, p. 31).

A Alfândega do Rio de Janeiro foi criada em 1566 (GODOY, 2002, p. 11), logo após a expulsão dos franceses da região. Possuía uma estrutura bem modesta se comparada à verificada no século XVIII, contando com o Provedor /juiz da Alfândega, o escrivão e almoxarife, porteiro e guardas. O principal imposto arrecadado, a dízima da Alfândega, era um encargo tributário de um décimo do que se arrecadava com a importação ou exportação de mercadorias, que podia ser pago em dinheiro ou em mercadorias.

De acordo com informação do Conselho da Fazenda em resposta a uma carta do Provedor-mor Sebastião Borges, tal tributo deveria ser pago pelas mercadorias que saíssem pelos navios dos portos coloniais em direção a outros locais que não Portugal e ainda pelas mercadorias transportadas em navios cujos mestres eram estrangeiros tanto na saída do Reino quanto na entrada na colônia. Somente os navios portugueses que já tivessem pago o tributo no Reino estavam isentos de fazer o pagamento nas Alfândegas coloniais, desde

que apresentassem aos oficiais aduaneiros das capitanias da América lusa as certidões comprobatórias do referido pagamento.¹⁰

O relato do viajante Francisco Soares, que veio de Lisboa ao Brasil em finais do século XVI 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.¹¹

A primeira localização da Alfândega fluminense foi no sopé do Morro do Castelo, na Rua da Misericórdia, em um local conhecido como Praia da Piaçava, ao lado do Forte de Santiago e seus primeiros funcionários foram nomeados pelo governador Mem de Sá (FAZENDA, 1997, p. 522). Não tardou para que a cidade e sua população se expandissem, bem como o movimento de embarcações no porto aumentasse. Tais fatores levaram a aduana a mudar para a Praia Dom Manuel, próxima a casa do Governador. Logo a Alfândega do Rio de Janeiro se transformou em um palco de disputas entre os membros da elite local que 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 (RICUPERO, 2009, p. 10). Nomeados pelo rei, após conquistarem o Rio de Janeiro, tornaram viável a *res publica* na capitania, organizando ainda a “Provedoria da Fazenda Real, a Ouvidoria, o governo militar, entre outras instituições indispensáveis para o bem comum dos povos” (FRAGOSO; ALMEIDA; SAMPAIO, 2007, p. 48).

Assim, a participação desse grupo na administração promovia inserção de seus membros nas atividades econômicas, como o comércio, a exploração agrícola, a construção de engenhos, e permitia assim, a formação de um notório acréscimo patrimonial (RICUPERO, 2009, p. 23). 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 acumulavam o ofício de provedor e juiz da Alfândega.

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

¹⁰ AHU, ACL, CU, 003, Cx. 1, D.2. Avulsos (BG) – Lisboa, 1615. Informação do Conselho da Fazenda sobre a carta do Provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, Sebastião Borges, acerca dos navios que iam daquele Estado comerciar com o Rio da Prata, sem pagar a dízima ou qualquer direito na saída, levando escravos de Angola e outros gêneros.

¹¹ Carta de Francisco Soares ao seu irmão Diogo Soares. In: *RIHGB*, tomo 93, v. 147, 1927, p.151-154.

econômica, podemos verificar a participação de alguns dos seus elementos no desempenho do exercício do cargo de provedor, que era a suprema autoridade dos negócios da Fazenda (FREIRE, 1912, p. 94).

Os ofícios da Fazenda no Estado do Brasil eram de provimento do rei, podendo os governadores fazer, em seu nome, excepcionalmente nos casos de falecimento ou impedimento, até que a nomeação definitiva pelo monarca fosse efetivada. 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. Esses oficiais tinham seus cargos distribuídos pelo rei em geral por três anos e de alguma maneira já haviam prestado serviços à Coroa. 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 (AIDAR, 2012, p.126). Durante um longo período, a administração fazendária e a Alfândega estiveram sob o controle dos Mariz e dos Corrêa de Sá, poderosos grupos sociais que se alternavam no poder da capitania.

No governo filipino, vários provedores/juízes da Alfândega ligados às supracitadas famílias foram nomeados. 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. Após a administração de Salvador Correia de Sá (1580), Constantino de Almeida (1590) assumiu a Provedoria. O que se sabe sobre ele é que serviu por mais de quarenta anos em diversos ofícios na Fazenda Real (GODOY, 2002, p. 13-19; SERRÃO, 2008, p. 150).¹² Já no fim do século XVI, Crispim da Cunha Tenreiro (1591), assumiu o ofício de provedor. Antes já havia ocupado de forma concomitante os postos de oficial da Câmara e de feitor do almoxarife da Fazenda Real (FRAGOSO, 200, p. 63). Casou-se com D. Isabel de Mariz, filha de D. Antônio de Mariz, primeiro ocupante do cargo de Provedor da capitania do Rio de Janeiro (RHEINGANTZ, 1967; BELCHIOR, 1965, p. 82).

João de Basto (1593), português do Minho, que havia sido 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. Francisco de Pina, que era proprietário de engenho de açúcar na região foi nomeado por alvará de 30 de maio de 1601, para exercer o ofício de Provedor. Diogo de Mariz assumiu a Provedoria em 1606 (SERRÃO, 2008, p. 75, 82 e 150). Representante de uma das famílias da elite fluminense, era filho de Antônio de Mariz e foi casado com Paula Gurgel Macedo, filha de Julião Rangel Macedo (RHEINGANTZ, 1967, p. 519), um dos conquistadores do Rio.

¹² Ver também: Anais da Biblioteca Nacional, v. 75

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 (COSTA, 2012, p. 124)

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 Pinto¹³ e a relação entre eles esteve marcada por várias acusações evidenciadas nas cartas escritas por Lopes de Bulhão endereçadas ao rei D. Filipe III. A principal causa das divergências residia no fato de o governador acreditar que o provedor lhe devia subordinação, tendo que acatar suas ordens, enquanto Lopes de Bulhão se recusava a fazê-lo, alegando que tais ordens eram contrárias ao estabelecido em seu Regimento.¹⁴

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 percalços,¹⁵ ou seja, lucros que obtinha além do ordenado provenientes da lotação das embarcações ou de certas mercadorias e ainda da arrematação de impostos. 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 (MELLO, 2013, p. 145), função que exerceu por pouco tempo. Foi substituído em 1628 por Jerônimo de Sousa Vasconcelos, cavaleiro da Casa Real e contador da Fazenda Real.¹⁶

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.

¹³ 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).

¹⁴ A disputa entre as autoridades não pode ser encarada como algo isolado, ao contrário, era comum, já que os limites do poder nem sempre eram evidentes diante da fluida delimitação das escalas hierárquicas e das competências dos diversos cargos e ofícios (SÁ, Helena Trindade de; SIQUEIRA, Maria Isabel de. Conflitos, ilicitudes e disputa de poder na Alfândega do Rio de Janeiro no período filipino (1580-1640). Revista Espaço Plural, ano XVII, n.35, 2016.p.149).

¹⁵ 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).

¹⁶ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, p. 35-37. Processo das despesas feitas por Martim de Sá no Rio de Janeiro, 1628-1633.

No fim da segunda década do século XVII, Bento da Mota Costa (1629) assume a Provedoria e Alfândega. É substituído no mesmo ano por João Barbosa Calheiros, parente de Antônio Barbosa Calheiros, integrante de uma poderosa família que veio a desafiar o poderio de Salvador Correia de Sá e Benevides (GODOY, 2002, p. 13-19)

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 não só do comércio e da arrecadação fiscal como também da própria economia da região.

Baltasar da Costa, cavalheiro 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.¹⁷ 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 que ocupou importantes cargos na capitania. Costa Barros casou-se com uma neta do ex-provedor, Antônio 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 (OLIVAL, 2001, p.20-22).

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 1634.¹⁸ Foi nomeado provedor da Fazenda Real pelos serviços prestados naquela campanha militar. Em 1639 foi retirado do cargo pelo governador Salvador Correia de Sá e Benevides antes de terminado o seu período trienal de serviço por discordâncias em relação aos serviços prestados à Fazenda Real e para abrir vaga para Pedro de Sousa Pereira, casado com uma prima do governador (BOXER, 1973, p. 151-152). Esse caso despertou forte oposição, e fez com que após três anos os adversários do

¹⁷ Anais da Biblioteca Nacional, v. 59, p. 113, v. 82, p. 205, 236. RHEINGANTZ, p. 415, 490; BELCHIOR, 1965. p. 89-91, 131.

¹⁸ 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).

governador solicitassem a sua ida a Portugal a fim de responder a processo (BOXER, 1973, p. 152). Em 1642 Domingos Correia foi reintegrado ao cargo.

Antônio Camelo já havia ocupado o cargo de contador-geral do Brasil, cargo da Provedoria-Mor da Fazenda Real (GODOY, 2002, p. 13-19), antes de ser o mais alto funcionário da Fazenda Real fluminense. Contudo, 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, foi Pedro de Sousa Pereira. Dotado de prestígio social, senhor de engenho, contratador da pesca de baleias (PESAVENTO, 2009, p. 47), casou-se com Ana Correia, bisneta de Antônio 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 Almoxarifado 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.¹⁹ Durante o seu mandato houve a queda do governo filipino.

Em relação ao cotidiano da instituição aduaneira, 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 despachadas de acordo com tais avaliações. 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.

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

¹⁹ RHEINGANTZ; BELCHIOR, 1965, p. 149; SANCHES, 2006, p. 189-190; LAMEGO, 1946; AHU, RJ, Cx. 2, Doc. 24. Carta Régia do rei D. Filipe III ao conselheiro do Conselho do Conselho da Fazenda, Luís 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); FRAGOSO, 2000, p. 66.

Receita. Se tudo estivesse nos conformes com o despacho efetuado, as partes podiam retirar as fazendas.

Em relação à saída dos navios do porto, nenhuma embarcação poderia sair do ancoradouro sem o devido despacho da Alfândega. 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 e de posse da certidão do despacho a embarcação poderia dar a partida.

Nesse sentido, embora não tenhamos dados numéricos ou quantitativos sobre a Alfândega fluminense no período da União Ibérica, podemos analisar pelos fragmentos encontrados em diversos documentos, que essa instituição, braço econômico e fiscal da administração, já tinha nesse momento uma atuação presente, pois fiscalizava e exercia controle sobre a movimentação comercial.

Alfândega e o exclusivo comercial

Além das atribuições já citadas anteriormente, as Alfândegas na colônia também eram responsáveis pela garantia do exclusivo comercial, isto é, o monopólio imposto pela metrópole que proibia legalmente o comércio da colônia com os reinos estrangeiros não só através de barcos e mercadores desses reinos como ainda através de barcos ou mercadores reinóis que partissem da colônia para outros locais que não fosse a Portugal.

Efetivamente, durante o período filipino o agravamento dos conflitos entre os Países Baixos e a Espanha trouxe repercussões para Portugal. 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 com as colônias, que até então gozava de relativa liberdade. Para Ricupero, a liberdade de comércio vigente na colônia em quase todo o século XVI²⁰ havia contribuído para a “penetração de comerciantes

²⁰ Pelos forais das chamadas capitânicas hereditárias era lícito o comércio do Brasil com outros reinos. O foral da capitania de Pernambuco, que serviria de modelo às demais, regulamentava assim o comércio: todos os navios de meus reinos e senhorios que à dita terra forem com mercadorias de que já cá tenham pago os direitos não pagarão na dita terra do Brasil direito algum e se lá carregarem mercadorias da terra para fora do Reino pagarão de saída a dízima a mim. Contudo, no caso de embarque para o Reino se isentava o pagamento da referida dízima (procedimento, diga-se de passagem, que daria margem a uma série de fraudes). Na sequência o documento é ainda mais esclarecedor: “quaisquer pessoas estrangeiras que não forem naturais de meus reinos ou senhorios que a dita terra levarem ou mandarem levar quaisquer mercadorias mesmo que a partir de Portugal com a dízima paga, pagarão lá de entrada dízima a mim das mercadorias que assim levar e carregando na dita capitania mercadorias da terra para fora pagar-me-ão assim mesmo a dízima da saída (CHORÃO. Apud: RICUPERO, 2016, p. 9).

estrangeiros nos negócios do açúcar, bem como a participação de embarcações estrangeiras no transporte entre o Brasil e a Europa” (RICUPERO. IN: MEGIANI, PEREZ; SILVA, 2014, p. 154). Para garantir que os rendimentos obtidos com esse comércio não se evadissem para outros reinos, principalmente os considerados rebeldes, a Coroa portuguesa introduziu normas que tinham como objetivo principal garantir que esses lucros com as atividades econômicas desenvolvidas na colônia gerassem ganhos exclusivos para a metrópole.

Preocupado com o fato de que mercadores estrangeiros provocassem danos ao comércio do Reino, e ainda como uma medida pragmática formulada em um contexto de guerra contra os inimigos da Coroa espanhola, 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.²¹ Essa medida reforça nossa ideia no que diz respeito à proteção do comércio, bem 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 Brasil 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.²²

Entretanto, dificuldades financeiras e pressões externas favoreceram a adoção de concessões especiais, como licenças a contratadores e particulares, para poder mandar embarcações 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, 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

²¹ *Collecção Chronológica de Leis Extravagantes*, Coimbra, Real Imprensa da Universidade, 1819. Tomo I, 1819. p. 36.

²² AHU-ACL-Bahia, Cx. 1, Doc. 1. Requerimento dos contratadores da Alfândega do Reino que pedem facilidades com o comércio do Brasil.(1599)

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. 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 metropolitano²³, 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 (NOVAIS, 2011, p. 89).

No Rio de Janeiro, 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 (FRANÇA, 1998, p. 25).

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

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

²³ 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.

cuidado com os tripulantes que se achassem em terra, [...] ele decidira levar-nos [...] para o calabouço (RICUPERO, 2016, p.13).

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 com o intento de comerciarem com os colonos.

Apesar das proibições, eram também irrefutáveis as dificuldades de se pôr em prática a letra da lei e naus estrangeiras continuaram a frequentar as costas brasileiras, acirrando dessa forma o comércio clandestino, que articulava interesses portugueses e estrangeiros (RICUPERO, 2016, p. 13). Além disso, mesmo após as proibições, podemos verificar através da documentação, que em 1610 comerciantes do Rio da Prata, como Pero Anes Paulus, Pero Dias Carlos, ainda traziam navios com mercadorias para o Rio de Janeiro²⁴, o que demonstra que o estabelecimento do exclusivo metropolitano não pressupôs a extinção total do comércio com navios ou comerciantes estrangeiros, mas sim, a restrição à concorrência, de forma a beneficiar os grupos mercantis metropolitanos que podiam manter a venda dos produtos europeus e a compra de produtos coloniais, em patamares mais vantajosos (RICUPERO, 2016, p. 17).

Nesse sentido, as Alfândegas foram instituições essenciais para a manutenção do exclusivo comercial, uma vez que seus oficiais eram encarregados de fiscalizar os navios, que chegassem com mercadorias, (exigindo a carta de fretamento, ou seja, documento que esclarecia a origem do navio, da mercadoria e do seu proprietário), vigiar os portos e fronteiras marítimas e controlar o comércio colonial.

Considerações finais

Com um porto bem localizado, a cidade do Rio de Janeiro serviu não só de escala para as embarcações que navegavam pelo Atlântico Sul, como passou a manter um importante comércio com a Região do Rio da Prata e ainda com outras partes do Império português. No que diz respeito ao comércio com a América hispânica que foi de grande importância para as finanças da Coroa devido a prata arrecadada, a cidade passou a ser rota para o abastecimento da rica e opulenta cidade do Potosí, já que por ali saíam os produtos manufaturados oriundos da metrópole e era para onde os peruleiros se dirigiam para fazerem suas transações comerciais evitando deslocamentos mais longos para a capitania da Bahia.

²⁴ ANRJ-BR-RJANRIO-5D-O-LNG-0026- Livro do 1º Cartório do Ofício de Notas do Rio de Janeiro.

O crescimento do número de engenhos e a intensificação de rotas comerciais permitiu que a capitania aos poucos fosse ganhando certo protagonismo na região centro-sul da colônia. Acompanhando o ritmo da cidade a Alfândega fluminense também vai se ajustando a tal realidade, já que era a instituição responsável pela fiscalização da entrada e saída de navios, arrecadação de tributos sobre a circulação de mercadorias e também pelo controle das fronteiras marítimas a fim de se manter o exclusivo metropolitano. Sendo assim, não apenas suas instalações foram transferidas no início do século XVII para uma parte em expansão da cidade como passou a ser palco de disputas pela elite local que desejava ocupar cargos na aduana e dessa forma tirar proveitos dos lucros gerados pelo comércio. Dessa forma deve ser compreendida não só como uma das chaves para o entendimento da política fiscal instituída na colônia pela metrópole, mas também do próprio sistema colonial que começava a ser instituído no alvorecer do século XVII.

COMMERCE, TRIBUTES AND EXCLUSIVE METROPOLITAN: THE ROLE OF THE CUSTOMS IN RIO DE JANEIRO (1580-1640)

Abstract: The purpose of this article is to analyze the commercial relations established in Rio de Janeiro during the Iberian Union, during which time the captaincy began to gain prominence, emerging as a promising route to be integrated into the Atlantic circuit. It is in this scenario that the Customs of Rio de Janeiro must be seen as one of the keys to the fiscal policy instituted in the colony by the Crown, since it was the institution responsible for the supervision of the maritime borders, guaranteeing the exclusive commerce with the Kingdom and also for the payment of the tributes incident on the goods circulating in ports.

Keywords: Rio de Janeiro. Trade. Taxation. Customs.

Referências

ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobson, 2010.

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.

ALMEIDA, Carla; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de; COSTA, André. Fiscalidade e comunicação política no Império. In: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Um Reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2017.

BELCHIOR, Elysio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Brasiliana, 1965.

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.

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

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Brasília, Edições do Senado Federal, 2010.

CARDIM, Pedro. *Políticas e identidades corporativas no Portugal de D. Filipe I*. Estudos em Homenagem a João Francisco Marques, v.I, FLUP, Porto, 2001.

Carta de Francisco Soares ao seu irmão Diogo Soares. In: *RIHGB*, tomo 93, v. 147, 1927.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2012.

FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IHGB, 1917.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho; SAMPAIO, Antônio 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 Luís Ribeiro; GOUVEA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial (ca.1580-ca.1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014.v.2.

_____. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

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

FREIRE, Felisbello. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais, 1912.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio 2: sobre a História de Portugal*. Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1968.

GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. Brasília, Esaf, 2002.

LAMEGO, Alberto. "Pedro de Sousa Pereira". *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 5 de maio de 1946.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. *A gestão no labirinto: circulação de informações no Império Ultramarino português, formação de interesses e construção da política lusa para o Prata (1640-1705)*. Rio de Janeiro, Apicuri, 2012.

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

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.

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

OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado Moderno: honras, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa, Estar, 2001.

PAPAGNO, Guiseppe. *Instituições*. In: Enciclopédia Einaudi. Lisboa, Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1999, v.39.

PEDREIRA, Jorge Miguel. Tratos e contratos: Actividades, interesses e orientações dos investimentos em Lisboa.(1755-1822). *Análise Social*, v.31,1996.

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.

RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da. *Os manuscritos da Casa de Cavadal respeitantes ao Brasil*,1955.

RHEINGANTZ, Carlos Grandmassom. *As primeiras famílias do Rio de Janeiro: séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro, Brasiliana, 1967.

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c.1530-c.1630*. São Paulo, Alameda, 2009.

_____. O Brasil e Felipe IV: uma aproximação. 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.

_____. O estabelecimento do exclusivo metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial. In: Revista História, 2016,v.35.

SÁ, Helena de Cassia Trindade. *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.

SÁ, Helena Trindade de; SIQUEIRA, Maria Isabel de. Conflitos, ilicitudes e disputa de poder na Alfândega do Rio de Janeiro no período filipino (1580-1640). *Revista Espaço Plural*, ano XVII, n.35, 2016.

_____. O estabelecimento do exclusivo metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial. *Revista História*, 2016, v.35.

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

_____. A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relações de poder. *RIHGB*. Rio de Janeiro, IHGB,2006.

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

SCHAUB, Jean-Frédéric. *Portugal na Monarquia Hispânica (1580-1640)*. Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

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

SÁ, Helena Trindade de; SIQUEIRA, Maria Isabel de. Conflitos, ilicitudes e disputa de poder na Alfândega do Rio de Janeiro no período filipino (1580-1640). *Revista Espaço Plural*, ano XVII, n.35, 2016.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*. Rio de Janeiro, Andréa Jakobson, 2008.

VILLELA, André Arruda . “Exclusivo metropolitano, superlucros e acumulação primitiva na Europa pré-industrial”. *Topoi*, v. 12, n.º 23, jul.-dez 2011.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANA, Antônio Manuel. *As redes clientelares*. In: MATTOSO, José. *História de Portugal: o Antigo Regime*. Lisboa, Estampa, 1993.v.4.

SOBRE AS AUTORAS

Helena de Cassia Trindade de Sá é doutoranda em História pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

Maria Isabel de Siqueira é doutora em Direito pela Universidade Gama Filho (UGF); docente da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

Recebido em 12/10/2018

Aceito em 04/04/2019