

FISCALIDADE, ALFÂNDEGA E COMÉRCIO NO RIO DE JANEIRO NO ALVORECER DO SÉCULO XVII
TAXATION, CUSTOMS AND TRADE IN RIO DE JANEIRO AT THE DAWN OF THE SEVENTEENTH CENTURY
FISCALIDAD, ADUANA Y COMERCIO EN EL RIO DE JANEIRO EN EL ALVORECER DEL SIGLO XVII

Helena de Cassia Trindade de Sá¹

Resumo

A análise das relações comerciais estabelecidas no Rio de Janeiro durante a União Ibérica é a proposta deste trabalho. Durante o governo filipino, devido à posição geográfica estratégica e a capacidade de articulação com outras praças, a capitania fluminense despontou como uma rota promissora a ser integrada no circuito atlântico e começou a ganhar destaque no ultramar português. E é nesse cenário que a Alfândega deve ser vista como umas das peças essenciais para o desenvolvimento econômico da região, já que era a instituição responsável não só pela arrecadação de impostos, mas também pela organização do comércio e da vigilância anticontrabando.

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

Abstract

The analysis of the commercial relations established in Rio de Janeiro during the Iberian Union is the proposal of this work. During the Philippine government, due to the strategic geographical position and the ability to articulate with other squares, the Fluminense captainship emerged as a promising route to be integrated into the Atlantic circuit and began to gain prominence in Portuguese overseas. And it is in this scenario that the Customs must be seen as one of the essential pieces for the economic development of the region, since it was the institution responsible not only for the collection of taxes, but also for the organization of commerce and anti-locking surveillance.

Keywords: Taxation; trade; customs; Rio de Janeiro

Resumen

El análisis de las relaciones de negocios en Rio de Janeiro durante la Unión Ibérica es el objetivo de este trabajo. Durante el gobierno de Filipines, debido a la posición geográfica estratégica y la capacidad de articular con otros mercados, la capitania de Río de Janeiro surgió como una vía prometedora para ser integrado en el circuito Atlántico y comenzó a ganar prominencia en el portugués en el extranjero. Es en este escenario que la Aduana debería ser visto como una de las piezas esenciales para el desarrollo económico de la región, ya que era la institución responsable no sólo de la recaudación de impuestos, sino también por la organización de la vigilancia del comercio y la lucha contra el contrabando.

Palabras clave: Impuestos; comercio; aduana; Rio de Janeiro

¹ Doutoranda em História pelo PPGH UNIRIO. Está sob orientação do Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches. Agradeço à Prof.^a Dr.^a Maria Isabel de Siqueira, ao Prof. Valter Lenine Fernandes e ao Prof. Bruno Correa de Sá e Benevides pelos comentários e sugestões. E-mail: helenatrindade@globocom.com.

O papel crescente que o Estado do Brasil desempenhou no conjunto da monarquia portuguesa, durante o governo filipino, pode ser atestado dentre outras coisas pela implantação de uma legislação que visava ao mais efetivo controle administrativo e fiscal. Em 1634, já dizia o rei à Câmara de Lisboa: “A maior parte do rendimento de minha Fazenda dessa Coroa depende de comércio do Brasil”¹ Nesse sentido, as Alfândegas tinham atribuições importantes, pois além da supervisão das fronteiras marítimas e garantidoras do exclusivo do comércio eram ainda responsáveis pelo controle de entrada e saída de navios e arrecadação de tributos incidentes sobre as mercadorias que circulavam pelos portos do mar e de terra. Em relação ao Rio de Janeiro, desde cedo foi verificada sua vocação mercantil. Com abundância de água, madeiras para fabricação de navios, açúcar de boa qualidade, mantimentos e uma bela e espaçosa baía que possibilitava a ancoragem segura das embarcações, a cidade logo ganharia importância estratégica no Império luso. Era a única região a contar com a presença anual das frotas vindas de Lisboa que traziam produtos importados, não só para o mercado local, mas também para o comércio com outras regiões.

Juntamente com aumento do número de engenhos, que subiu de três no início da União Ibérica para cento e catorze na sexta década do Seiscentos,² uma outra fonte de riqueza trouxe prosperidade para a capitania do Rio: o tráfico comercial com o Rio da Prata e, por meio dele, com as ricas rotas de Potosí . Embora a administração filipina dispensasse uma atenção especial no governo das colônias americanas, a fim de manter sob controle a penetração de comerciantes portugueses na parte espanhola,³ a maior mobilidade nas fronteiras no momento em que Portugal viveu sob o signo dos Filipes favoreceu o intercâmbio entre cidades costeiras do Brasil e Buenos Aires pela via marítima, uma vez que essas áreas estavam voltadas para o Atlântico. Os portugueses, geralmente cristãos-novos, logo se espalharam pela América espanhola e apesar das proibições legais, já que juridicamente eram considerados estrangeiros em terras hispânicas, se dirigiram para Buenos Aires com o objetivo de alcançar a região das minas de prata, no Alto Peru. Logo foi criado um espaço de convivência entre lusitanos e espanhóis⁴ dando-se início a um tráfego regular entre o Brasil e o Rio da Prata que tinha como destino final a província de Tucumã. Esses homens garantiram através de seus negócios o fluxo de prata americana que era essencial para as transações comerciais no Oriente.⁵

Uma carta do tesoureiro de Buenos Aires, datada de 1588, informa que desde 1583 havia começado a “*yr y venir navios a la costa del brasil que van em deiz y em doze dias a san vicente y a santos, que son los primeiros puertos del brasil, y em veinte*

o trienta dias a la baya que es adonde ay mas contratacion”.⁶ Embora o documento não faça uma referência direta ao Rio de Janeiro, é sabido que foi a partir dos interesses da capitania fluminense que essas relações comerciais tiveram início, o que pode ser evidenciado pela carta do vice-rei de Portugal, o cardeal-infante Alberto de Áustria, dirigida ao rei D. Filipe II, em que sugeria a participação do governador Salvador Correia de Sá (o velho) na abertura comercial entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata.

E assim me parece serviço de Vossa Majestade correr o comércio que se ora começou com os da cidade de Buenos Aires do Rio da Prata e que se enviem aquelas partes os Padres da Companhia que Dom Francisco de Vitória, bispo de Tucuman [...] para naquele bispado cuidar a promulgar o Evangelho, e se escrevia ao governador e ao visitador dos padres que residem naquelas partes os mande tendo com isto cidade toda a boa correspondencia e que Vossa Majestade mande agradecer a Salvador Correa, capitão do Rio de Janeiro ser o primeiro que abriu este caminho e que da prata que este bispo mandou ao governador lhe deve Vossa Majestade fazer mercê como pode por lhe ser mandada na forma de Vossa Majestade mandar ver por sua carta.⁷

Além da iniciativa de Salvador Correia de Sá de abertura comercial com os homens de negócios portenhos, na mesma época outro português ampliou o intercâmbio entre essas regiões e o estendeu de Tucumã até a Bahia. Tratava-se de frei Francisco de Vitória, provavelmente um cristão-novo, homem dedicado aos negócios mercantis. Cedo havia emigrado para o Peru, onde trabalhou em uma casa comercial. Ingressou em um convento dominicano, onde fez seus estudos eclesiásticos, e graças aos “ventos favoráveis” trazidos pela união das duas coroas conseguiu o bispado de Tucumã.⁸ Em 1587, o frei obteve autorização para enviar um navio ao Brasil com o objetivo de adquirir mercadorias em troca de pesos em ouro e prata, uma vez que tinha boas relações com os governantes da Coroa portuguesa, o que certamente facilitou os seus propósitos para a viagem, que eram na realidade conectar as atividades ilegais isoladas a fim de organizar (ainda que de forma rudimentar) o contrabando para a exploração do comércio entre o Brasil e o Rio da Prata.⁹

A viagem pioneira efetuada nessa rota comercial por frei Francisco logo passou a servir de exemplo para outros comerciantes, já que o lucro obtido por esse negócio era bem compensador. Diante disso, começaram a aportar em Buenos Aires navios do Brasil carregados de mercadorias de origem europeia e escravos. Dados do cartório do 1º Registro de Notas do Rio de Janeiro certificam um ativo intercâmbio entre essas regiões. Nesse sentido, podem-se verificar várias transações de comerciantes do Rio que nomeavam procuradores para conduzirem seus negócios no Rio da Prata. É o caso, por exemplo, de Amaro Pinheiro que em oito de janeiro de 1610 fez uma procuração a fim de constituir como seus procuradores Francisco Lopes, Domingos Correa e Pero Dias

Carlos para que estes pudessem representá-lo em Buenos Aires e em todas as partes do Peru, a fim de fazer cobranças e ainda penhorar os bens dos condenados, fazer em si arrematações, tomar contas, e findá-las e “do que assim cobrarem dar quitações rasas e públicas”.¹⁰ Negociantes fluminenses, tais como “João Ferreira, Antonio de Palma, Marcos de Guelva, Alonso Gaia, Antonio Gomes de Vitória”,¹¹ também possuíam seus procuradores nessa região. Um dos mais notáveis, porém, é Paulo Rodrigues, um parente de frei Francisco de Vitória, aquele clérigo já mencionado, cujas transações envolviam o Rio da Prata, as capitanias do Brasil, as Ilhas Atlânticas, Angola e Portugal. Por essa razão diversos homens de negócio o incumbiam de receber suas dívidas nesses locais como podemos exemplificar no trecho da documentação a seguir:

Saibam quantos este público instrumento de Procução e poder bastante virem que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e seiscentos e dez em treze dias do mês de março do dito ano nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nas pousadas de mim tabelião adiante nomeado na Várzea desta cidade indo da praia para Santo Antonio em minha presença e das testemunhas que a tudo foram presentes apareceu o capitão Domingos Dias e logo por ele foi dito que por este presente poder, fazia, elegia, instituía de hoje para todo o sempre por seu certo e em tudo bastante procurador a Paulo Rodrigues, morador nesta cidade para que nela e em toda a costa do Brasil possa por ele alegar todo o seu direito e justiça [...]¹²

Além dessa, outra procuração, datada de 1612, em que Pedro Dias Carlos, fazia seus procuradores D. João de Bracamante e João de Vergara, respectivamente senhorio e capitão de navio, para tratarem de seus negócios no Porto de Buenos Aires, em todas as Índias da Coroa de Espanha,¹³ demonstra a conexão que foi estabelecida entre a Praça do Rio de Janeiro e a América espanhola. É interessante ainda destacar outros tipos de documentos cartoriais que evidenciam as ligações comerciais mantidas pelos vassallos das Coroas ibéricas. É o caso da escritura 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 Córdoba que Maria Escovar havia comprado de Paulo Rodrigues;¹⁴ escritura da venda de Pedro Dias Carlos e Bento Idalgo, mestres do navio *Espírito Santo*, em 1612, de 95 *fanegas* de farinha de trigo, 24 *quintaes* de carne de vaca e 24 arrobas de sebo feitas a Paulo Rodrigues;¹⁵ escrituras de débito e obrigação, de 1612, como a de João Batista Soderim, dono do navio *São Jorge*, a “fazer viagem à cidade de São Paulo em Angola, porto de Loanda e lá comprar a João Gonçalves, mercador, três peças do gentio de Angola boas e de receber e de cuja bondade e preço for contente por preço e quantia de 58\$00”,¹⁶ 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 Córdoba que dele tenham comprado”.¹⁷

Como podemos observar o comércio entre Rio de Janeiro e Buenos Aires já demonstrava ser bem ativo nesta época, com comerciantes fluminenses enviando representantes ao Rio da Prata a fim de venderem por lá seus produtos e receberem tudo o que lhe era devido, outorgando-lhes amplos poderes para decidirem sobre quaisquer questões relativas aos seus direitos.

Os registros do ofício de notas demonstram a efetivação de operações comerciais naquela cidade. Nesse sentido verificamos a escritura de fretamento que Francisco Fortes e Vicente Ferreira fizeram em 1610:

Em nome de Deus amém. Saibam quantas esta pública Escritura de carta de fretamento virem que no ano de nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e seiscentos e dez em os sete dias do mês de Janeiro costa do Brasil nas casas da morada de mim tabelião que são no bairro de Nossa Senhora do Monte do Carmo, indo para Santo Antonio em minha presença e das testemunhas que a tudo foram presentes apareceram as partes avindas e concertados pela maneira adiante nomeada a saber: Francisco Fortes e Vicente Ferreira ora estantes nesta cidade senhorios e mestre do navio Nossa Senhora d’Ajuda o qual presente está em surto no porto desta cidade e como fretador o padre frei Fernando Batista ora estante nesta dita cidade procurador geral que disse ser da Ordem de Nossa Senhora das Mercês do Rio da Prata por uma patente do padre comendador de La Assuncion e Definidor da Província de Tucumã e Rio da Prata e nelas vizinho de frei Fernão Rodrigues de Cabreira e assim pelos ditos senhorios e mestre Francisco Fortes e Vicente Ferreira foi dito que ele tinha fretado como de feito logo fretou o dito navio ao dito padre frei Fernando Batista através por preço e quantia de dois mil pesos fretam eles, dito fretadores, o dito seu navio com tal condição que a torna viagem não será senão do porto de Buenos Aires para este Rio de Janeiro[...].¹⁸

As escrituras ou cartas de fretamento eram contratos firmados em cartório em que o dono da embarcação se comprometia a transportar a mercadoria de um mercador até determinado porto, mediante um valor acertado entre as partes. Como outro exemplo citamos a relativa ao fretamento do Navio Nossa Senhora do Monte Serrate (1610) a da caravela *Nossa Senhora da Esperança* em que o mestre Pedro Anes (mestre) e Gonçalo Correia de Sá (fretador) são as partes envolvidas.¹⁹ Tais escrituras deveriam ser apresentadas aos oficiais alfandegários pelos mestres dos navios assim que ancorassem, a fim de que aqueles tivessem ciência da carga e do seu local de destino.²⁰

Eram os navios soltos (aqueles que não pertenciam à frota) que faziam o transporte entre a Região do Rio da Prata e os portos brasileiros. Seus mestres recebiam a incumbência de vender as mercadorias nas capitânicas da América portuguesa e ainda

se ocupavam de adquirir mercadorias nos portos de destino para levarem no retorno a Buenos Aires. Esse comércio era mais lucrativo, já que os direitos cobrados em Portugal para as mercadorias destinadas ao Brasil eram menores do que os da Espanha, o que permitia que as compras dos produtos no Brasil fossem mais lucrativas, garantindo assim maiores ganhos financeiros.²¹

Os oficiais régios das Alfândegas eram os responsáveis pelo despacho das mercadorias nas aduanas brasileiras. Dessa forma de acordo com o Regimento dos Provedores datado de 1548 e o Foral da Alfândega de Lisboa (1587), que regulavam as aduanas na colônia,²² a entrada e a saída de mercadorias só poderiam ser feita em locais onde tivessem instaladas estas instituições. De acordo com o referido Regimento todas as naus e navios provenientes do Reino ou de fora deles deveriam se dirigir diretamente a alguma parte onde houvesse Alfândega, para ali serem vistos, descarregarem e pagarem a dízima das mercadorias que estavam trazendo. O Foral também estabelecia que qualquer tipo de embarcação mesmo que em caso fortuito, deveria se dirigir ao porto e estaria sujeita às autoridades alfandegárias.

[...] todas as naus, urcas e navios, e assim toda a outra sorte de embarcações, de qualquer qualidade que forem assim meus naturais, como dos Reinos estrangeiros, que de mar em fora vierem demandar a barra e porto desta cidade, ou venham fretados para ela, ou em caso fortuito a demandarem, ou venham buscar a franquia do dito porto para nela venderem suas mercadorias; quando pelas razões ou por quaisquer outras, de qualquer qualidade que forem surgirem davante de algum dos lugares desta dita barra [...] não poderão nos ditos lugares e partes descarregar.²³

Tão logo as naus, urcas e navios chegassem ao local da franquia, o guarda-mor da Alfândega entrava na embarcação e levava consigo os guardas que deveriam permanecer ali até que se finalizasse a descarga.

Uma das obrigações dos mestres das embarcações era apresentar ao provedor ou aos oficiais da Alfândega o livro ou rol da carga que haviam trazido, assim que ancorassem defronte ao cais da Alfândega ou em qualquer outra parte da cidade.

Os mestres e escrivães das ditas naus, urcas e navios, tanto que ancorarem defronte ao cais da dita Alfândega, ou em qualquer lugar desta cidade, em que primeiro surgirem serão obrigados a vir a ela tanto que se abrir, por quanto sem proceder a dita diligencia que é necessário fazer-se para boa arrecadação dos direitos que pertencem a dita Alfândega.

Em seguida, o escrivão da mesa registrava em um livro numerado o nome da nau ou navio, sua origem, o nome do mestre, a quantidade e a qualidade das mercadorias o mais distintamente possível, dia mês e ano. Esse assento deveria conter as assinaturas do mestre e do escrivão da mesa.

Após essas diligências o provedor entregava ao guarda-mor uma relação das mercadorias que haviam sido registradas pelo escrivão da mesa para que fosse feita a descarga do navio. Todo o procedimento deveria ser assistido pelo escrivão, que faria o registro em um livro numerado de tudo o que fosse retirado do navio, de maneira que não pudesse ficar mercadoria na embarcação.

Cabia aos mercadores ou aos donos das mercadorias despacha-las e satisfazer os direitos na Alfândega, que correspondiam a dez por cento do valor das mesmas que poderia ser pago em mercadoria na proporção de um para dez ou em dinheiro, para os casos em que as fazendas não pudessem ser pagas daquela forma. Era da competência do provedor e dos oficiais da mesa da Alfândega o despacho, a avaliação e o estabelecimento do preço das mercadorias para fins fiscais.²⁴ Assim, as mercadorias que tinham preços gerais eram avaliadas e despachadas por eles. No entanto, as que fugiam desse padrão teriam de receber avaliação particular. Nesses casos, um minucioso exame era feito pelo provedor, pelos oficiais, feitores e por outras pessoas que fossem convocadas para essa tarefa, a fim de se estabelecer o valor justo da mercadoria, que deveria estar em consonância com o cobrado na região.

[...] sendo as mercadorias assentadas nos ditos escritos, de sorte, e qualidade que tenham aforamentos, e avaliações gerais se avaliarão, e despacharão por elas, e sendo tais que se hajam de avaliar em particular, [...] as farão o dito Provedor, e Oficiais vir a mesa, e nela se verão muito particularmente: e feitas todas as diligencias e exames que parecerem necessários, para se saber o que valem as ditas mercadorias, ouvindo a informação dos feitores da dita Alfândega, e mais oficiais, e pessoas que lhe parecerem, o dito Provedor as avaliará pelo preço que justo for, e como sempre fez, conformando-se com a valia da terra.²⁵

Após a avaliação, se todas as partes estivessem de acordo com os valores arbitrados, se fazia o registro no Livro da Receita, lançava-se nele o preço com que cada mercadoria fora avaliada, segundo a sorte e a qualidade de cada uma delas, e assim se declarava o valor que deveria pagar de direitos da dízima. As mercadorias que não pudessem ser avaliadas unitariamente, por ser muito miúdas ou de pouco valor, deveriam ser avaliadas em conjunto. Lançadas as adições no Livro da Receita, o mercador responsável pelo despacho teria de assinar o livro para em seguida providenciar o pagamento do imposto ao tesoureiro da Alfândega.

Para a retirada da mercadoria das alfândegas era necessário apresentar a relação delas ao feitor e aos porteiros para que pudessem conferir o que estava registrado no Livro da Receita. Se tudo estivesse nos conformes com o despacho efetuado, as partes podiam retirar as fazendas.

Em relação à saída dos navios do porto, nenhuma embarcação poderia sair ancoradouro sem o devido despacho da Alfândega.

E por quanto todas as naus, urcas e navios naturais e estrangeiros que desta cidade vão para fora com mercadorias, não podem partir sem primeiro os mestres deles haverem licenças e despachos dos Almojarifes e oficiais. [...] ²⁶

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. ²⁷

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

A vista disso com cinco mil ducados no espaço de cinco meses, um homem pode ganhar seis mil ducados. Maiores lucros do que prefiro posso apresentar: uma espada custa em Espanha 24 [vinte e quatro] e 26 [vinte e seis] reais é vendida aqui por 45 [quarenta e cinco] ducados, um freio por 15 [quinze] ducados, uma fechadura com chave por 10 [dez] ducados, uma vara de veludo por 20 [vinte] a 25 [vinte e cinco] ducados, o tafetá por 6 [seis] a 7 [sete] ducados, uma onça de almíscar por 40 [quarenta] ducados, e toda a espécie de mercadorias seguindo a mesma proporção. [...] Assim espero em Deus obter mais proveito e lucro nesta viagem do que em duas para Angola. ²⁸

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

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

consigo no dito navio duas pipas de vinho que foram tomadas pelo fisco e vendidas por vinte e quatro cada uma.²⁹

Como se vê, embora não tenhamos dados numéricos ou quantitativos sobre a Alfândega nesse período, podemos inferir pelo relato do mercador que a Alfândega, braço econômico e fiscal da administração, já tinha nesse momento uma atuação presente, fiscalizava e exercia controle sobre a movimentação comercial. Minuta do Conselho da Fazenda, de 16 de novembro de 1616, estabelecia que todos os navios que trouxessem ou levassem mercadorias do Estado do Brasil para o Rio da Prata deveriam pagar os direitos de entrada e saída respectivamente. Ainda de acordo com o mesmo documento, os navios oriundos do Reino que lá tivessem pagado os direitos nas Alfândegas portuguesas, mostrando disso as certidões comprobatórias estariam isentos do pagamento da dízima nas aduanas da colônia lusa americana.³⁰

A essa altura o Rio de Janeiro já era uma praça comercial ativa, por sua ligação com as rotas atlânticas e ainda em função dos negócios estabelecidos com a própria região. Circulavam pela cidade negociantes de grosso trato³¹³² dedicados não só à exportação de açúcar, mas também ao tráfico negreiro. Seus navios vindos da África traziam mercadorias cujo destino final seria o Rio da Prata.³³ Com um porto bem localizado, a cidade servia de escala para os navios que navegavam pelo Atlântico Sul.³⁴ Pouco a pouco, no período da União Ibérica, a cidade fluminense cresce e ganha destaque no seio do Império português. Como consequência a sua Alfândega também acompanhou esse movimento, embora sua atuação tivesse sido mais modesta do que se verificou no século XVIII.³⁵

Considerações finais

Procuramos neste artigo descortinar o funcionamento da Alfândega fluminense no período da união das Coroas Ibéricas e analisar a participação dos seus oficiais no controle do comércio e na arrecadação fiscal para a Fazenda Real. Com um porto bem localizado no centro-sul da América portuguesa, a cidade do Rio de Janeiro serviu não só de escala para as embarcações que navegavam pelo Atlântico, como manteve e ampliou, durante o governo filipino, comércio com a Região do Rio da Prata, já que os comerciantes portugueses aproveitando-se da nova situação não tardaram a incrementar seus negócios para o sul do continente. Pouco a pouco, no início do seiscentos a cidade vai crescendo e ganhando destaque no seio do Império português devido ao intenso comércio com Buenos Aires e Angola. Acompanhando esse progresso, a Alfândega

local pode ser vista como uma instituição essencial não apenas para o recolhimento de impostos, como também para a efetivação do exclusivo comercial, que começava a ser implantado e dessa forma ser considerada uma das chaves para o entendimento da política fiscal instituída na colônia pela metrópole e do próprio sistema colonial que começava a ser constituído no alvorecer do século XVII. Temos a consciência de que muito se tem a investigar sobre as alfândegas coloniais, que o trabalho não se esgota aqui e que teremos ainda um longo caminho pela frente.

Notas

¹ Cf. FREIRE DE OLIVEIRA. “Elementos para a história do Município de Lisboa”. IV,p.64. *Apud* FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997.

² Cf. ABREU, Mauricio de Almeida. “Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da capitania do Rio de Janeiro : séculos XVI e XVII”. *Scripta Nova*. Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, v. X, n°. 218, 2006.

³ “As leis de 20 de abril de 1605, 3 de outubro de 1614 e 2 de julho de 1607 chegavam a estipular pena de morte e o confisco dos bens aos portugueses costumazes que se encontravam em praças hispano-americanas. As cédulas de 1623 e 1629 também tratavam dessa questão. Contudo, as leis indicam e determinam o que deveriam ser, a prática era diferente.”(LOUREIRO, Marcello José Gomes. *A gestão do 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.p.102)

⁴ Cf. CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-c.1650)*. Tese (Doutorado). Niterói, Universidade federal Fluminense, 2010. p. 6.

⁵ Cf. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holândes (1624-1654)*.São Paulo, Alameda, 2013.p.210.

⁶ CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata*. São Paulo, Edusp, 1984. p..20

⁷ HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, n.15,1953, p. 195.

⁸ Cf. HELMER, Marie. Comércio e contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI. *Revista de História*, São Paulo, USP, n.15,1953, p. 195 e LOUREIRO, Marcello José Gomes. *A gestão do 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. p.102.

⁹ De acordo com Rodrigo Ceballos “não eram toods que defendiam a nova rota comercial como o vice-rei de Portugal. Em 1587, o governador de Tucumán reclamou ao vice-rei do Peru das atitudes comerciais de Francisco de Vitória, [...] *cuya vida y ejemplo no es de prelado sino de mercader*’. No ano anterior, dom Gerônimo de Bustamante, tesoureiro oficial real da cidade de Córdoba, escreveu ao rei acusando o bispo Victória de defraudar a *hacienda real*. Dizia que a prata que o bispo levava ao Brasil não era quintada e realizava trato muito avultado de mercadorias e escravos para o Peru.”(CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-c.1650)*. Tese (Doutorado). Niterói, Universidade federal Fluminense, 2010.p.43)

¹⁰ ANRJ, BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026^a, fl.14- Documentos do 1º Cartório de Notas do Rio de Janeiro.

¹¹ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo, Pioneira, 1981. p. 144.

¹² ANRJ- BR-RJANRIO-5D-O-LNO-0026^a- Livro de notas do Cartório do Primeiro Ofício de notas do Rio de Janeiro- Procuração bastante que faz o capitão Domingos Dias a Paulo Rodrigues

¹³ ACRJ, Código 42.3.55, fl. 14. Procuração.

¹⁴ ACRJ, Código 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito.

¹⁵ ACRJ, Código 42.3.55, fl. 21. Escritura de venda.

¹⁶ ACRJ, Código 43.3.55, fl. 25. Escritura de débito e obrigação.

¹⁷ ACRJ, Código 42.3.55, fl. 17. Escritura de débito e obrigação.

¹⁸ 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.

¹⁹ ACRJ, Código 42.3.55, fl. 40. Escritura de fretamento. Documentos do cartório do primeiro ofício de notas do Rio de Janeiro. Escritura de fretamento,1616.

²⁰ Um requerimento do capitão francês Matheus de La Haia Leão, ilustra essa obrigação em relação à Capitania do Rio de Janeiro: “Em 12 deste mês corrente veio a Alfândega Matheus de La Haya Lião e disse na mesa que ele era um capitão francês que havia chegado de França ao porto de franquia desta cidade e me pediu licença para estar nele alguns dias em que havia de impetrar de V. Majestade confirmação da promessa que lhe fizeram seus embaixadores na Corte de França para poder ir ao Rio de Janeiro, Estado do Brasil com três navios carregados de fazendas. E porque pelo Foral da Alfândega está disposto que quando houver de conceder franquia declarem primeiro os mestres os lugares para onde determinam de ir e mostram cartas de fretamento, e quando forem senhorios deles, basta só a declaração do lugar para onde vão (AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 2, Doc. 98. Requerimento do capitão francês Matheus de la Haia Leão ao Rei D. João IV.(ant.1641)).

²¹ Cf. FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997. p. 349.

²² De acordo com Valter Lenine Fernandes, o Foral não estabelecia como deveria ser o funcionamento das Alfândegas nas cidades coloniais devendo-se seguir o estabelecido para a Alfândega de Lisboa, o que decerto causava alguns questionamentos dado as diferenças entre os dois lados do Atlântico. (FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (1726-1743)*. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro,2010.p.75

²³ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Foral da Alfândega de Lisboa*. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes.1783.

²⁴ Vale lembrar que a primeira pauta de mercadorias do Rio de Janeiro só foi elaborada em 1700.(AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 12, Doc. 2394,2395. Carta do provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima.)

²⁵ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Foral da Alfândega de Lisboa*. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes.1783.

²⁶ SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Foral da Alfândega de Lisboa*. Systema de Collecção dos Regimentos Reaes. 1783. p. 18-19.

²⁷ 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.129

²⁸ Documento curioso. *RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, n.º 147, tomo 93. p. 151

²⁹ Documento curioso. *RIHGB*, Rio de Janeiro, IHGB, n.º 147, tomo 93. p. 151

³⁰ AHU, Bahia, Luisa da Fonseca, (1599-1700), Cx. 1, Doc. 51- Minuto do Conselho da fazenda acerca das pescarias das baleias, dos direitos dos navios que vão para Buenos Aires, do comércio de escravos de Angola para o Rio da Prata.(16 de novembro de 1613)

³¹ De acordo com Jorge Miguel Pedreira, comerciantes de grosso trato eram aqueles que atuavam no comércio de longa distância como importadores e exportadores de gêneros mais diversos (PEDREIRA, Jorge Miguel. *Tratos e contratos: Actividades, interesses e orientações dos investimentos em Lisboa*.(1755-1822). *Análise Social*, v.31,1996, p. 359). João Fragoso, ao definir esse tipo de comerciante, acrescenta que aqui na América portuguesa foram aqueles comerciantes que transformaram sua acumulação mercantil em grandes fazendas escravistas .(FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*.Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998. p. 39).

³³ Luiz Felipe de Alencastro explica que o triângulo Rio-Luanda-Buenos Aires fazia parte de uma rede mercantil cuja atividade era do interesse de Lisboa. (ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras,2000).

³⁴ SANTOS, Corcino Medeiros. O Atlântico, o Rio de Janeiro e o comércio colonial. *RIHGB*. Rio de Janeiro, a.167., n.432, jul./set.2006. p. 231.

³⁵ Para o século XVIII vale ressaltar os trabalhos sobre as Alfândegas dos historiadores Valter Lenine Fernandes , Renata Moreira Ribeiro e Grazielle Cassimiro Cardoso para o Rio de Janeiro, Hyllo Nader de Araújo Salles para Salvador e Luanna Maria dos Santos Oliveira para Pernambuco.