



Alfândega e fiscalidade: grupos locais e o pagamento da dízima (1700 – 1750)

Customs and taxation: local groups and the payment of the tithe (1700 – 1750)

FERNANDES, Valter Lenine<sup>1</sup>

**Resumo:** O objetivo deste artigo é abordar como estava constituído o cenário do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII e as inflexões na economia da região a partir da descoberta das minas. Na mesma época, a imposição da cobrança da dízima da Alfândega sobre todas as mercadorias que entravam no porto, inclusive as do Reino e das Ilhas, causou uma série de descontentamentos, não só entre os homens de negócio que operavam na América com o comércio colonial, mas também entre os senhores de engenho, que se viram obrigados a passar a pagar esse novo tributo das mercadorias oriundas de regiões que antes se encontravam isentas.

**Palavras-chave:** Rio de Janeiro, Tributos, Alfândega.

---

<sup>1</sup>Professor de História da SME/SP. Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia e Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), vinculado ao grupo de pesquisa Antigo Sistema Colonial: estrutura e dinâmica, com sede no Departamento de História da FFLCH-USP.

**Abstract:** The objective of this article is to discuss how the Rio de Janeiro scenario was constituted in the first half of the 18th century, and the inflections in the region's economy from the discovery of the mines. At the same time, the imposition of the customs tithe on all goods entering the port, including those of the Kingdom and Islands, caused a series of discontent not only between businessmen operating in America with intracolonial trade but also the sugar planters who were obliged to pay this new tax on goods from regions that had previously been exempt.

**Keywords:** Rio de Janeiro, Tributes, Customs.

## Introdução

O presente artigo pretende preencher uma lacuna na historiografia, pois a bibliografia sobre a Alfândega no século XVIII é reduzida especialmente para o Rio de Janeiro. A partir da análise de fontes documentais procuramos trazer alguns dados a fim de discutirmos certos aspectos dos conflitos que envolviam, por um lado, os homens de negócio e, por outro, os senhores de engenho que faziam ou utilizavam o comércio da cidade do Rio de Janeiro em busca da garantia ou isenção do pagamento de um determinado tributo: a dízima da Alfândega. Assim, tais conflitos demonstram que gradativamente ocorria na capitania fluminense uma acirrada disputa de poder entre esses dois grupos sociais. Outro aspecto importante a ser destacado diz respeito à estrutura administrativa da Alfândega na América portuguesa, uma vez que se diferenciava em alguns aspectos daquelas da metrópole, dadas as circunstâncias distintas encontradas na colônia. Neste lado do Atlântico, a produção agrícola, a venda dos produtos manufaturados e a extração fiscal eram fundamentais para o acúmulo de riquezas no Reino e para manutenção da engrenagem do Sistema colonial.

## O Rio de Janeiro

“Eu entrei no Rio de Janeiro [...] é tudo graça o que dela se pode dizer” (LAMEGO, 1964, p. 3). Tal descrição feita para o Rei D. João III por Tomé de Sousa ilustra como era vista a cidade que foi com o passar do tempo, juntamente com o seu recôncavo, ocupada por fazendas e engenhos que desenvolveram um tipo de agricultura suficientemente grande para manter seu prestígio, transformando-se, ao longo do período colonial, em uma das mais importantes praças da América portuguesa. Com uma localização estratégica no centro-sul da colônia, e com um “porto bom e cômodo” (FRANÇA, 1999, p. 63) onde os navios podiam ancorar com facilidade,<sup>2</sup> logo a expansão do comércio fluminense passou a ser dada pelo contato natural entre comerciantes e embarcações que atracavam na costa atlântica. A cidade tornou-se, então, um empório, ou seja, um centro comercial de exportação, importação e redistribuição de vários produtos.

No decorrer do século XVII, os comerciantes exportadores vão gradualmente superando o grupo de fazendeiros na medida em que aqueles ganhavam força com <sup>2</sup> A cidade e o porto do Rio de Janeiro foram edificadas na parte ocidental da baía de Guanabara, numa posição bastante privilegiada em relação aos planaltos centrais e em condições estratégicas excepcionais do ponto de vista militar. Além do estreitamento da barra por dois morros que formam como que baluartes naturais, no interior da baía, as águas são calmas e oferecem profundidade e espaço suficientes para a ancoragem de muitos navios. Dadas as condições favoráveis anteriormente descritas, nos morros da entrada foram construídas duas fortalezas, a de Santa Cruz e a de São João. Quaisquer embarcações que navegassem barra a dentro estariam ao alcance de suas baterias (SANTOS, 1993, p. 15).

a expansão das rotas comerciais (LOBO, 1978, p. 27). A descoberta do ouro mineiro e a fundação da Colônia do Sacramento, “cuja manutenção iria exigir de Portugal a concentração de recursos nessa direção” (SANTOS, 1980, p. 15), inauguraria um novo século e também uma nova fase de prosperidade, “provocando o deslocamento administrativo, fiscal e militar da metrópole para aquela região da colônia” (BICALHO, 2003, p. 181).

Nesse contexto, o Rio de Janeiro foi o maior beneficiado com essa nova atividade econômica ao se converter, no início do século XVIII, no principal escoadouro dos metais e pedras preciosas para a Europa e centro da zona abastecedora da região mineira. Tal fato conduziu o desenvolvimento de um amplo mercado consumidor, transformando, dessa forma, rapidamente a economia fluminense, e redefinindo o seu papel no interior do Império português (SAMPAIO, 2003, p. 148).

Já em 1718, “o governador do Rio de Janeiro Antônio Brito de Meneses considerava a cidade a mais opulenta que todas as do Brasil, por razão do seu largo comércio, e serem seus gêneros os mais preciosos” (SAMPAIO, 2003, p. 148). Luis Vahia Monteiro, sucessor de Meneses no governo, compactuava com a mesma opinião daquele ao declarar, em carta de 07 de junho de 1726, que “Esta terra é hoje um império, donde carrega todo o tráfico da América, e descarrega todo o peso, e aviamento dos governos das Minas Gerais e São Paulo” (ANRJ, v.15, p. 145 apud SAMPAIO, 2003, p. 148).

Além do ouro, o estudo de Eulália Lobo ainda aponta que a capitania fluminense exportava escravos (importados de Angola e Guiné e provenientes das plantações de açúcar da própria capitania), sal, farinha de mandioca, instrumentos de ferro e gêneros alimentícios produzidos na própria área (LOBO, 1975).

Em meados do Setecentos, o porto fluminense já possuía o comércio exterior mais volumoso que qualquer outro da América portuguesa. A importância adquirida pelo centro-sul também pode ser apontada pela política “relativa às frotas, pois as do Rio de Janeiro passaram a ser enviadas separadamente, apesar do ônus que isso representava para a metrópole” (SANTOS, 1980, p. 17). Todo esse incremento comercial proporcionou um considerável aumento demográfico, modificando, assim, o aspecto urbano da cidade, que teve restingas aterradas, novas casas construídas, abertura de novas ruas e aumento da movimentação portuária (SANTOS, 1980, p. 17).

Da mesma forma que os metais preciosos transformaram o Rio em um centro cosmopolita, também acabaram por atrair corsários e contrabandistas ávidos pela parcela do lucro colonial. Nesse sentido, é importante destacar as duas invasões sofridas por corsários franceses. A primeira pela esquadra comandada por Jean-François Duclerc, (1710) que não obteve sucesso devido à inexperiência do comandante chefe que se baseara em indicações ultrapassadas oferecidas por marinheiros que estiveram na cidade em 1695 e que desconheciam a estruturação ocorrida nas fortificações *a posteriori* e, ainda, a resistência dos moradores, que acabou por provocar a rendição dos invasores, que recuaram para a Ilha Grande guiados por escravos fugitivos (MAURO, 1991, p. 41).

A segunda se deu no ano seguinte, em 1711, por outra esquadra composta por dezoito navios, comandada por Duguay-Trouin, (célebre corsário de Saint-Malo), financiada por ricos particulares, dentre eles, o Conde de *Toulouse*, almirante na França (MAURO, 1991, p. 41). Essa esquadra entrou na barra do Rio de Janeiro aproveitando-se de um

forte nevoeiro e da retirada dos navios de guerra que estiveram apostos por ordem do governador interino Francisco Castro de Morais. Ao tomar ciência da informação da passagem da esquadra francesa por Cabo Frio, Morais colocou a guarnição em estado de alerta, mas em razão da demora dos acontecimentos, concluiu tratar-se de falso aviso. Os navios de guerra que protegiam a entrada do porto foram reenviados para a Baía de Guanabara e os soldados voltaram aos quartéis (MAURO, 1991, p. 41). De acordo com Maria Fernanda Bicalho, “nunca, nem mesmo experientes pilotos portugueses, haviam-na alcançado com tanta facilidade e mostraram tanta perícia em romper a estreita barra daquela [...] praça colonial” (2003, p. 271). Nessa feita, um grande número de moradores abandonou a cidade, permanecendo aqueles que por uma razão ou outra não puderam fugir.

Após ficar por mais de dois meses sitiada e graças ao pagamento feito pela população do resgate estipulado pelos franceses, a cidade se viu livre dos invasores. O outro problema enfrentado era o intenso contrabando do porto fluminense, motivo também de preocupação do Conselho Ultramarino, pois a concorrência no abastecimento do Rio prejudicava os rendimentos de sua Alfândega e ainda o comércio entre o Reino e a colônia.

A importância alcançada pela urbe é destacada por José Jobson de Andrade Arruda que definiu a hierarquização das regiões brasileiras no comércio colonial, projetando o Rio de Janeiro como núcleo principal da colônia, intimamente relacionado ao desenvolvimento da economia mineira e também como entreposto de exportação e importação para toda a região centro-sul do Brasil (ARRUDA, 1980, p. 154-159).

Com o mesmo entendimento, embora de perspectiva teórica diferente, João Fragoso sublinha que a capitania do Rio de Janeiro emerge como *locus* privilegiado para a compreensão da economia colonial, uma economia escravista-colonial que se identificava com a “hegemonia do trabalho escravo, reproduzido externamente via tráfico atlântico, existência de grandes unidades agrícolas (plantations), produção voltada para o mercado internacional, no caso através do açúcar” (1998, p. 91-92)

Portanto, o Rio de Janeiro, ao longo da primeira metade do século XVIII, vai se convertendo em “um dos mais importantes pontos de articulação da economia do Atlântico-sul e do comércio colonial português” (SANTOS, 1980, p. 203). Assim, a Alfândega acompanha todo esse incremento, com a necessidade de nova edificação e um maior número de oficiais.

## Homens de Negócio do Rio de Janeiro

Na primeira metade do século XVIII, o rei dom João V recebeu cartas dos homens de negócio do Rio de Janeiro solicitando a isenção da dízima sobre as fazendas produzidas na América portuguesa. Esses empresários estabeleciam um canal de comunicação com o monarca através da Câmara da cidade, “que era elemento de unidade e de continuidade entre o Reino e seus domínios e órgão fundamental de representação dos interesses e das demandas dos colonos” (BICALHO, 1998), sendo a responsável por enviar ao Reino as suas reivindicações. Nessas correspondências, alegavam que a dízima deveria ser cobrada apenas sobre as fazendas vindas do reino e ilhas conforme o estabelecido no

contrato.<sup>3</sup>

Nesse processo, José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins de Brito são alguns dos referidos homens de negócio identificados e responsáveis pelo requerimento de isenção da dízima das fazendas produzidas na América enviado ao rei dom João V.

Esses negociantes exerciam também diferentes atividades comerciais no Rio de Janeiro, “reafirmavam que o novo direito de 10 por cento haviam de pagar somente as fazendas que viessem do reino e Ilhas” (AHU, Cx.25, Doc. 5715) e utilizavam como base interpretativa o contrato da Dízima da Alfândega para saberem quais deveriam pagar o referido imposto. Os contratadores e fiadores desse tributo (sociedade de empresários residentes na metrópole) entendiam que a cobrança deveria recair sobre todas as fazendas que chegavam ao porto da capitania. Por isso, o questionamento e solicitação deles, pois as mercadorias produzidas na América portuguesa estavam pagando os dez por cento à aduana. Entretanto, na lógica dos empresários do ultramar, as produzidas na América deveriam ficar isentas desse imposto.

Em relação às mercadorias provenientes da Europa e da América, os empresários do ultramar lembraram os procedimentos do governador Artur de Sá e Menezes na época da instituição da dízima da Alfândega sobre todos os produtos que entrassem no porto fluminense. Diziam eles:

[...] com efeito, o governador que era Artur de Sá e Menezes em execução de real ordem de vossa majestade mandou pelos avaliadores e homens de negócio avaliar as fazendas do reino que chegavam para pagarem os 10 por cento e assim se fez nos gêneros provenientes da Europa cuja avaliação foi aprovada por vossa majestade que Deus guarde, porém na pauta que se fez foram também realizados até dos frutos, pescados, carnes e outros gêneros nascidos e fabricados na América [...]. (AHU, Cx. 25. D. 5715).

Vale lembrar que o Rio de Janeiro era abastecido por gêneros de outras capitanias e a inclusão destes na pauta da Alfândega abria a possibilidade de a Coroa estabelecer um controle mais efetivo sobre o comércio realizado entre as capitanias da América portuguesa. Para o transporte dessas mercadorias, eram utilizadas sumacas<sup>4</sup> e lanchas. A primeira era uma embarcação de cabotagem de pequeno porte e suportava carga de 20 a 100 toneladas. Já a segunda era “a maior embarcação de bordo, com forma de escaler e propulsão de remos, vela ou mecânica” (SANTOS, 1993, p. 34).

O grupo de empresários do ultramar, entretanto, argumentava que não se cobrava os dez por cento das fazendas produzidas na América portuguesa antes da implantação da nova dízima na primeira metade do século XVIII, sendo esta a inflexão em torno do

<sup>3</sup> O contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro era arrematado no Conselho Ultramarino sob a ordem do Rei Dom João V. Tal ordem estabelecia valores, o número de frotas que chegavam à cidade e ainda os rendimentos que o contratador deveria pagar a Fazenda Real. Além disso, temos as condições e obrigações dos contratadores e de seus procuradores durante a vigência do triênio do contrato da dízima, que regulava normas sobre os gêneros transportados pelas embarcações que davam entrada no porto dessa capitania (FERNANDES, 2013, p. 4).

<sup>4</sup> Sumaca era uma embarcação de origem holandesa, foi bastante utilizada nos séculos XVI, XVII e XVIII na costa da Alemanha e nos Mares Bálticos. Seu desenho espalhou-se por outros lugares, adquirindo características específicas. Embarcação de uma vela e podia carregar de 20 a 100 toneladas de carga. Disponível em: <<http://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>>, acesso em: 21 maio 2018.

comércio local. Diante desse fato, defendiam que o monarca deveria cobrar a referida dízima apenas das provenientes da Europa ou do reino. Dessa forma, os homens de negócio moradores da cidade queriam aumentar os seus rendimentos através do lucro do comércio entre capitânicas, solicitando a isenção do tributo e, juridicamente, utilizaram as condições e obrigações do contrato para contestar tal cobrança dos produtos comercializados internamente. Na concepção desse grupo de empresários do Rio, os contratadores do imposto aduaneiro não poderiam taxar as fazendas provenientes da América. Assim, afirmavam que:

[...] tanto assim que ainda nas condições com que se arrematou a dízima desta Alfândega por nenhuma delas se poderão tirar inteligências contrárias porque na segunda condição diz que a ele contratador lhe há de pertencer dez por cento de todas as fazendas que entrarem naquele porto em navios; E aqui se deixa entender que são as que só navegam da Europa e Ilhas [...]. (AHU, Cx. 25, Doc. 5715).

Com base no contrato da dízima, estava estabelecido que o imposto seria cobrado somente pelas fazendas das frotas de Lisboa, do Porto e demais navios das Ilhas. A segunda condição do contrato afirmava que, “a ele contratador lhe há de pertencer o direito de todas as fazendas, que forem nos Navios de Lisboa, do Porto e Ilhas que entrarem naquele porto que daqueles que costumavam e deveriam pagar” (ANRJ, Vice-Reinado, Cx.495, pacote 2, folha 12).

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

Esses homens de negócio, que denominamos de locais, estavam incomodados com o controle que o provedor da Fazenda Real e os administradores da Alfândega estavam praticando com a cobrança da dízima das fazendas da América. Nessa perspectiva, a Fazenda Real e a aduana, como instituições do rei, estavam cumprindo o papel de controle e tributação do comércio entre capitânicas. Com a análise desse tipo de dinâmica comercial interna da colônia, podemos constatar a circulação de bens com características próprias de uma sociedade colonial e, além disso, uma tentativa do estabelecimento de um comércio fora do regime de tributação da lógica do Antigo Sistema Colonial.

Como já citado, os oficiais camarários foram os responsáveis pelo requerimento que questionava o pagamento da dízima do comércio entre as capitânicas. O que pretendiam, juntamente com os homens de negócios atuantes naquela Praça, era mostrar que a mercancia entre capitânicas não era rentável para os cofres da Coroa portuguesa e, sim, era um comércio de subsistência.

Além disso, anexaram um parecer em que o rei ordenara ao provedor da Alfândega da Bahia isentar a dízima do algodão proveniente do Estado do Maranhão. De certa forma, comparavam a Alfândega da Bahia e a do Rio de Janeiro para que o rei dom João V e o Conselho Ultramarino determinassem a isenção do imposto sobre as

fazendas provenientes da América portuguesa. Em carta dirigida ao rei, os homens de negócio relataram<sup>5</sup> o caso da Alfândega da Bahia:

[...] foi vossa majestade que Deus guarde servido mandar ao provedor da Alfândega da Bahia por provisão de 1723 levantarem as fianças que naquela Alfândega se haviam dado a dízima de uns panos de algodão extraídos do Estado do Maranhão para a referida cidade e deu por livres, como na cópia da referida provisão leve junta por não estarem os tais panos e mais gêneros da América obrigados (AHU, Cx.25, Doc. 5715).

Essa missiva foi assinada por José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade e Domingos Martins de Brito, que reiteravam a solicitação da mercê de isenção da dízima sobre os produtos produzidos na América portuguesa.

Em relação às cobranças do supracitado imposto sobre as fazendas do Estado do Brasil, acusavam o Juiz e Ouvidor da Alfândega, Manoel Corrêa Vasques, de ser o responsável por causar transtornos, dores e até mesmo um mal na sociedade de homens de negócio que se diziam “bons vassalos” da Coroa. Nessa lógica, verificamos um processo de centralização fiscal do comércio entre capitanias. Para a população colonial, os funcionários régios e os contratadores da dízima exerciam um papel de perturbação e de imposição do pagamento dos tributos aduaneiros.

Essa carta foi analisada pelos conselheiros ultramarinos Antônio Rodrigues da Costa e José Gomes de Azevedo e o parecer foi assinado pelo secretário André Lopes de Lavre. Na concepção deles, o rei dom João V, antes de qualquer decisão, deveria solicitar um parecer do Juiz e Ouvidor da Alfândega mencionado. Cabe aqui lembrar que o Conselho Ultramarino<sup>6</sup> desenvolvia um papel importante nas decisões do monarca em relação à Alfândega do Rio de Janeiro. Nesse sentido, tal Conselho era o responsável por analisar e estabelecer um cruzamento de dados com diversas instituições e personagens que participavam da dinâmica de cobrança da dízima da Alfândega.

Em razão disso, o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques emitiu um parecer sobre a questão da comparação que fizeram com a Alfândega da Bahia, local onde os homens de negócio foram isentos da dízima sobre as fazendas provenientes da América portuguesa. Na sua concepção, a decisão de cobrar a dízima das fazendas do Estado do Brasil foi aplicada aos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro por ordem do monarca. A principal justificativa era que nessa ordem mandou-se fazer as pautas de

<sup>5</sup> No direito da dízima somente as fazendas que virem dos portos do reino e Ilhas cujo requerimento fizeram Domingos de Azevedo Coutinho, Dionísio da Costa Barbosa, Manoel Francisco Braga e os mais homens de negócio da cidade da Bahia cujo exemplo eles suplicantes fizeram a petição junta ao provedor e capital geral desta capitania o qual ouvindo o juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques mandou recorrer a vossa majestade. Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro em que pedem para serem isentos de pagar a dízima estabelecida sobre os gêneros provenientes da América. (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726). AHU – Projeto Resgate - Coleção Castro e Almeida, Rolo 026, Caixa 025, documento 05715.

<sup>6</sup> Cabia ao Conselho Ultramarino, dentre outras coisas, se por como um mediador entre as elites locais e a Coroa. A este tribunal competia também auxiliar o Rei a desenvolver a virtude da prudência, contribuindo para formulação política e ainda servindo como instrumento de garantia de acordos firmados nos planos locais (Cf. LOUREIRO, 2014, p. 322). Charles Boxer também afirma: “É claro que a Coroa não estava obrigada a seguir o parecer externado pelo Conselho Ultramarino, mas na prática geralmente era o que ela fazia. Tal foi, particularmente, o que se deu com os sucessores de D. João IV(...). Eles, via de regra, aceitavam sem discussão as recomendações do Conselho.” (BOXER, 1973, p. 174).

todos os gêneros que entravam na capitania, ou seja, previa-se a cobrança indiscriminada de todas as mercadorias. É importante lembrar que, embora as Alfândegas na América portuguesa fossem regidas por uma legislação comum, existiam especificidades locais e estabelecimento de lógicas diferentes nas diversas possessões coloniais. A respeito da decisão na Alfândega da Bahia, Corrêa Vasques dizia:

Muito justo e bem fundado me parece este requerimento em que me manda entregar o meu parecer à vista das razões alegadas e grande exemplo e inteligência que se colhe na provisão real passada a favor dos moradores homens de negócio da cidade da Bahia. Mas não é o que basta para se diferir nesta capitania aos suplicantes assim porque a pauta dos gêneros que costumavam dizimar-se foi aprovada por vossa majestade, que assegure, como porque a dízima que se refere a ela se acha contratada por ordem sua: vossa excelência mandará como for justo, como costuma. (AHU, Cx.22, Doc. 5025)

O Conselho Ultramarino e o rei regulamentavam o arremate de contratos e as pautas de cobrança dos tributos. Portanto, exerciam controle sobre o comércio de bens entre a metrópole e a colônia e entre as capitanias. Dessa forma, dom João V solicitou um documento ao Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa que comprovasse a cobrança da dízima dos “frutos da terra”, pois a ordem para tal cobrança deveria partir da Coroa. Independentemente de a Alfândega estar localizada no ultramar, a autoridade máxima era o monarca e nenhum funcionário local poderia ultrapassar essa hierarquia. Correa Vasques alegou não ter a ordem por escrito, pois, segundo ele, na época da invasão da cidade pelo francês Jean-François Duclerc, a Casa da Alfândega fora queimada com todos os seus livros (AHU, Cx.22, Doc. 5025).

Nesse sentido, o Juiz, e ouvidor, justificou que quando assumiu o ofício, inferiu que o direito da dízima se cobrava sobre todas as fazendas que entravam no porto do Rio de Janeiro, uma vez que tanto os produtos oriundos da Europa como os da América estavam avaliados na pauta.

Por fim, vale reforçar que eram constantes as querelas entre os homens de negócio, contratadores e o juiz da Alfândega acerca da cobrança da dízima dos produtos coloniais. Ao longo do século XVIII, existiram inúmeros conflitos envolvendo esses personagens. Isso também perpassava pelas lotações das embarcações ou com fazendas vindas de Macau. Nesse sentido, a fiscalidade alfandegária sempre lidou com a tentativa de isenção do seu principal imposto.

## Senhores de Engenho e a dízima da Alfândega

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

Eles fizeram esse pedido porque alegavam dificuldades econômicas no fabrico do açúcar e o monopólio da venda a um pequeno grupo de homens de negócio que determinavam o seu preço. Em relação à hierarquia social da colônia, tais senhores de engenho encontravam-se no topo da pirâmide. Nas palavras de João André Antonil (1982,

p. 75), esse título era bastante almejado, já que trazia consigo o conceito de riqueza e poder, de ser servido, obedecido e respeitado por muitos, equivalendo, guardadas as devidas proporções, aos fidalgos do Reino. Partindo do pressuposto de Antonil, estamos analisando um grupo de predominância social cuja reclamação era pagar um imposto que diminuísse os rendimentos nos negócios do açúcar.

Esses senhores de engenho da capitania do Rio de Janeiro tentaram convencer o Conselho Ultramarino e o rei dom João V, através de uma carta encaminhada através do Senado da Câmara,<sup>7</sup> local, de que seus negócios eram controlados por homens de negócio que faziam rota mercantil entre a cidade com outras regiões da América portuguesa e até mesmo com o Reino e, para a garantia de rentabilidade de seus negócios, solicitavam a diminuição da dízima.

Cabe esclarecer que a Câmara era a instituição que estabelecia um canal de comunicação política entre esse grupo social colonial e a Metrópole. Tal entidade era ocupada por personagens que pertenciam ou descendiam da elite colonial. Com isso, muitos desses homens que escreveram essa carta foram os mesmos que ocuparam o Senado da cidade ou tinham um bom relacionamento com essa aristocracia que defendia os interesses dos senhores de engenho (AHU, Cx.15, D.1715).

Antonil nos explica com clareza o endividamento dos senhores de engenho, afirmando que:

Há anos em que, pela mortalidade dos escravos, cavalos, éguas e bois, ou pelo pouco rendimento da cana, não podem os senhores de engenho chegar a dar satisfação inteira do que prometeram. Porém, não dando sequer alguma parte, não merecem alcançar as esperas que pedem, principalmente quando se sabe que tiveram para desperdiçar e para jogar o que deviam guardar para pagar aos seus credores. (ANTONIL, 1982, p. 96).

Assim, através da Câmara da cidade escreviam ao rei dom João V:

Decreto que Sua Majestade foi servido mandar expedir a respeito do preço dos açucares é no entanto prejuízo dos possuidores das fábricas e lavradores que da sua exceção em poucos Vossa Majestade se seguirá uma certa infalível extinção dos engenhos cujos princípios e fundamentos sem dúvida não podiam ser advertidos nem imaginados pelo nosso soberano e seus ministros por falta de consentimento prático e verdadeira informação da decadência em que se acham todos os engenhos pois a serem representados e considerados as circunstâncias que tem ocorrido para a diminuição experimentado nestas fábricas e os motivos que com a nova lei se seguem para a sua total ruína não mandaria o dito senhor lavrar o referido decreto nem julgaria conveniente taxar o preço dos açucares para com os lavradores deste gênero deixando-os sujeitos a venderem aos homens de negócio pelo mais diminuto preço que eles quiserem [...]. (AHU, Cx.15, D. 1715)

<sup>7</sup> “Entre as instituições características do império marítimo português, e que ajudaram a manter unidas suas diversas colônias, havia o *Senado da Câmara* e as irmandades de caridade e confrarias laicas, das quais a mais importante foi a Santa Casa da Misericórdia. A Câmara e a Misericórdia podem ser descritas, com algum exagero, como os pilares gêmeos da sociedade colonial portuguesa do Maranhão até Macau. Elas garantiam uma continuidade que os governadores, os bispos e os magistrados transitórios não podiam assegurar. Seus membros provinham de estratos sociais idênticos ou semelhantes e constituíam, até certo ponto, elites coloniais” (BOXER, 2002, p. 286).

Nessa época, os senhores de engenho do Rio de Janeiro alegavam estar passando por uma crise na produção e na comercialização do açúcar, que era realizado por homens de negócio da referida capitania. Homens que, nas suas palavras, monopolizavam os valores de acordo com o rendimento que desejavam. Eram também recorrentes as queixas de que as fábricas de açúcar, na primeira metade do século XVIII, sofriam com secas, com falta de cavalos e até com o alto custo de aquisição de escravos na cidade.<sup>8</sup> Porém, precisamos desconfiar das palavras desses personagens que pretendiam ter o título de fidalgo. Não esqueçamos que Manoel Corrêa Vasques era bacharel na Universidade de Coimbra.

Os senhores de engenho ainda reclamavam de estarem sujeitos ao monopólio do grupo mercantil responsável pelo comércio de açúcar com o reino. Palavras que quase nos convencem de que a pouca lucratividade da venda da produção de açúcar não permitia que eles e lavradores<sup>9</sup> adquirissem mercadorias da Europa que entravam no porto do Rio de Janeiro através das frotas de Lisboa e do Porto. Por isso, diziam que solicitavam a diminuição do imposto de 10% sobre as fazendas que passavam pela Alfândega da cidade na intenção de adquirir gêneros para os Engenhos.

Alegavam ainda, que o preço do açúcar estava sofrendo uma diminuição no seu valor total quando era negociado no porto dessa capitania. Rendimento que poderia, na concepção desse grupo social, fechar, ou melhor, experimentar uma “extinção” das fábricas de açúcar na região do Rio de Janeiro. Cabe aqui lembrar que Bluteau (1712, v.3, p. 400) define “extinção” como “destruição e ruína da república”. Portanto, o principal objetivo era convencer o rei dom João V de que a ruína desse grupo poderia prejudicar a ordem de produção de açúcar da cidade.

Os senhores de engenho descreviam que:

A diminuição das safras o pouco rendimento que hoje dão as canas dobrado trabalho que custa o seu benefício às dificultosas condições das lenhas, as despesas de boiadas, a carestia dos escravos, o escasso dos jornais dos oficiais, o maior custo de cobre e ferragens e a pouca produção das terras cansadas fazia supor estimável o açúcar e compensada a sua diminuição no mais crescido valor e esta esperança nossa para conservarmos até o presente os engenhos sem lucro e os lavradores a cultivarem os partidos sem conveniência.

Merece destaque o fato de esse grupo, através da carta escrita por intermédio

<sup>8</sup> “É desnecessário lembrar que o peso da terra também se fazia sentir no seio de uma sociedade colonial fundamentalmente agrária. No caso específico da capitania fluminense encontramos uma nobreza da terra que consolidara o seu poder no início do século XVII, tendo por pilares a atividade agrária (a produção açucareira, fundamentalmente) e o exercício do poder político local. Logo, a ultrapassagem dessa nobreza pelos homens de negócio na condição de elite colonial por excelência não é um processo que se circunscreva somente ao campo da economia, mas engloba também o da política. Nesse sentido, a primeira metade do século XVIII surge como um momento privilegiado para essa análise, que é então que essa elite mercantil surge como tal” (SAMPAIO. In: FRAGOSO, ALMEIDA, SAMPAIO, 2007, p. 228).

<sup>9</sup> O Lavrador era responsável por moer a cana de açúcar nas terras arrendadas pelo senhor de engenho. Antonil afirma o seguinte: “O ter muita fazenda cria, comumente, nos homens ricos e poderosos, desprezo da gente mais nobre; e, por isso, Deus facilmente lhe tira, para que não se sirvam dela para não crescer na soberba, Quem chegou a ter título de Senhor, parece que em todos quer dependência de servos. E isto principalmente se vê em alguns senhores que tem lavradores em terras de engenho, ou de cana obrigado obrigada a moer nele, tratando os com altivez e arrogância” (ANTONIL, 1982, p. 26).

do Senado da Câmara, comparar os vassallos da América aos da Europa, seguindo um caminho para justificar a sua nobreza na América portuguesa. Diante disso, a fim de manter seu *status*, a todo instante não admitia a interferência dos homens de negócio na compra do açúcar. Entretanto, não tinha como manter um *status* privilegiado de senhor em razão do grande custo que estavam enfrentando nos engenhos.

Isso demonstra que, na cidade do Rio de Janeiro, a esta altura, os grupos sociais preponderantes eram os senhores de engenho e os homens de negócio (SAMPAIO, 2003, p. 150). Esses últimos controlavam a administração dos contratos da dízima da Alfândega, dos negros e dos gêneros alimentícios que abasteciam a região centro-sul da América portuguesa, sendo incentivados pela Coroa portuguesa, já que o comércio dos homens de negócio não só abastecia como sustentava os seus empreendimentos na empresa colonial. Assim, os homens de negócio eram ligados tanto à administração alfandegária na colônia quanto na Metrópole.

Os senhores de engenho reclamavam que,

[...] a desigualdade que não cabe na intenção de um Monarca tão justo e pio que chega aceder liberalmente dos interesses dos seus Reais direitos como vemos da mesma lei para utilizar aos seus Reais Vassallos não menos aos da América do que aos da Europa: e porque praticada nesta capitania é certa a conveniência nos açúcares para os homens de negócio e infalível o prejuízo para os senhores das fábricas e lavradores. (AHU. Cx. 15, doc.1715).

Apartir desses argumentos, o rei dom João V ordenou para o Conselho Ultramarino escrever ao Juiz e Ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques a fim de que desse sua opinião a respeito da solicitação dos senhores de engenho. Esse procedimento de analisar diversas autoridades coloniais e reinóis era uma prática administrativa que fazia parte do aparelho “burocrático” do Estado Moderno português. Depois de saberem as notícias do Juiz e Ouvidor da Alfândega ou do governador da capitania, os conselheiros ultramarinos deliberavam um parecer e o Rei Dom João V ordenava, concedendo ou não a mercê de isenção ou diminuição da dízima.

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

Faço saber a vós Juiz da Alfândega da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro que os oficiais da Câmara dessa cidade me deram conta em carta de dezessete de novembro do ano passado de que motivos tinham os senhores de engenho e lavradores dessa terra para tratarem da lavoura do açúcar pelo pouco lucro que destas tem e além destes motivos tinham dores que eram os principais oprimidos as execuções que se faziam nas fábricas dos seus engenhos dissipando-lhes os credores os rendimentos por se não quererem pagar deles do que esta se acha a vinda da provisão que eu mandei lhe passar não sendo excessivo preço porque se vendem nessa cidade os escravos desta Angola e Costa da Mina e mais partes donde se costumam vir para irem todos para Minas e não se taxar certo número para este efeito que tinham esperanças... (AHU, Cx. 15, Doc.1715).

De acordo com os autores da referida carta, os credores, os homens de negócio, faziam desaparecer os rendimentos das fábricas de açúcar. Constantemente, na

documentação, os senhores de engenho lamentam as suas dívidas, que foram contraídas junto aos homens de negócio, causadas por falta de mão-de-obra e por outros fatores como, secas, falta de boiadas e aumento do valor dos escravos que vinham de Angola e da Costa da Mina, que acabavam por acarretar a escassez da produção de açúcar.

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

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

[...] se ficava cuidando nesta matéria conforme aviso de onze de maio do ano passado, e que como esta súplica é tão justa entendiam que a resolução dela seria como esperavam e que os procuradores do contrato da dízima dessa Alfândega também lhe davam ocasião a sentirem um grande prejuízo porque sendo uso que todos os gêneros para a estalagem e necessário para os moradores nunca pagarem dízima ou pencas algumas especialmente o ferro, o bronze, o cobre e caso que vão para os engenhos querendo absolutamente que tudo pague dízima o que nunca se praticou [...]. (AHU, Cx.15, Doc. 1715).

Questionavam o pagamento da dízima porque acreditavam que o título de senhor concedia o privilégio de serem isentos desse tributo. Comparavam-se aos senhores do Reino que não pagavam imposto algum sobre a produção do trigo. Assim, para convencer as autoridades metropolitanas, buscavam exemplos de outros cultivos na Europa e no Brasil:

Na Europa sabemos não tem taxa enquanto passa de quem o fabrica para o primeiro que o compra nem o trigo na mão do lavrador, enquanto não revende no terreiro o que atravessa para negócio. No Brasil se pratica o mesmo a respeito das farinhas e mais produtos da lavoura. O açúcar não tem diferente natureza dos mais frutos da terra, nem os senhores de engenho e lavradores de cana são de menor condição do que cultivam outras lavouras e sendo antes livre arbitrariamente a venda dos frutos que fabricam conforme podem o permite o tempo parece contra a razão e equidade que a aqueles se obrigue com condição de castigo a venderem por preço determinado o açúcar que é fruto de suas lavouras. (AHU, Cx.15, Doc.1715).

Como pode ser observado, os senhores de engenho solicitavam igualdade entre os produtores de trigo na Europa, alegando que o açúcar era um gênero da terra, produzido no Brasil. Gênero esse que tinha uma cotação maior e era exportado

para outros Estados Modernos da Europa. Diante dessas explicações, até a presente análise da documentação, temos duas hipóteses: a primeira de que o valor do açúcar estaria sendo monopolizado pelos homens de negócio e a segunda de que a elite agrária tentaria conter o avanço de um grupo mercantil na praça comercial do Rio de Janeiro. Na verdade, queriam adquirir gêneros que chegavam da Europa sem o pagamento da dízima e, além disso, vender o açúcar sem o acréscimo de imposto.

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

Com o aumento da demanda por mercadorias para o abastecimento das zonas mineradoras, cada vez mais o Rio de Janeiro se transforma em um centro comercial de destaque na América portuguesa, o que leva a um destaque maior dos negociantes em relação aos senhores de engenho que vão perdendo espaço e ficando com menor preponderância na cidade. Nessa altura, a arrecadação de tributos e a arrematação de contratos eram as principais fontes de rendimentos da Fazenda Real.

A principal justificativa dos senhores de engenho para não pagarem o imposto aduaneiro, era a de que não faziam negócios com as fazendas que chegavam armazenadas nas frotas da Europa, ou seja, era para uso próprio. A questão é que, depois de 1699, com a implantação da *nova dízima*, todos deveriam pagar o imposto de 10 por cento sobre as fazendas que passavam pela Alfândega da cidade. Logo, o que pleiteavam era a diminuição dos custos com a aquisição de gêneros, isentando-se do pagamento da dízima.

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

[...] acho que vai para o benefício dos engenhos e se não eu servido fosse ouvir sobre esta matéria o contratador José Ramos da Silva, respondeu que ouvisse de dar livre tudo o que fosse necessário para as casas dos moradores e senhores de engenho; escutado era haver a Alfândega porque tudo o que vai nas frotas, não é para ou pro fim mas que para as necessidades dos ditos moradores e que nas condições com que contratara a dita dízima se declara se não daria despacho livre a pessoa alguma exceto religiosos e pessoas que tiveram resolução; e se esses moradores e senhores de engenho tivessem algum privilégio deviam recorrer a mim e ainda as que tivessem estavam derogados na forma do regimento da Alfândega e para poder dar a providência conveniente sobre este particular Me pareceu ordenar-vos informais com vosso parecer. (AHU, Cx.15, Doc. 1715).

Quanto ao contratador, este se baseava e realizava a sua defesa nas condições do contrato arrematado no Conselho Ultramarino. Claramente, nesse documento, José Ramos da Silva deixa explícito que nas “condições com que contratara a dita dízima se declara se não daria despacho livre a pessoa alguma exceto religiosos e pessoas que tiveram resolução.” Portanto, o referido contratador não era favorável à diminuição ou

isenção da dízima aos moradores da cidade.

O Rei Dom João V era o único que poderia alterar e dar o privilégio aos senhores de engenho. Para isso, o monarca solicitou parecer do Juiz e Ouvidor da Alfândega, Manoel Correa Vasques, através do Conselho Ultramarino. Convém dizer que Manoel Corrêa Vasques fora nomeado procurador por duas ocasiões no termo de Vila do Carmo. Em 1703, recebeu o cargo de Juiz e Ouvidor da Alfândega e era, também, senhor de engenho, fidalgo de Sua Majestade e provedor da Santa Casa de Misericórdia por duas vezes. Foi o responsável pela transação da mais cara propriedade rural da década de 1740, qual seja, um engenho de açúcar por ele vendido a 16:000\$000 ( MATHIAS, 2009, p. 242).

O parecer do Manoel Corrêa Vasques descrevia que:

Segundo o que me mostra a experiência depois que se louvaram as Minas do ouro não sem conta aos senhores de Engenho e lavradores dele porque ainda excessivo o seu trabalho não lhes correspondem os livres de despesa, porque a lhes procedem do produto do açúcar o qual sem dado em baixa; E esta depende de fábricas continuamente sobem o maior valor principalmente os escravos que de tal sorte o compram por altos preços os comerciantes das Minas que nem pela metade tem conta para a lavoura do açúcar e cultura de outros mantimentos [...]. (AHU, Cx.15, Doc.1715).

Quando o Rei Dom João V solicitou o parecer de Manoel Corrêa Vasques, em nenhum momento este fez menção de que era senhor de engenho. O mais interessante é que, sendo Juiz e Ouvidor da Alfândega, defendia os interesses da elite agrária da capitania do Rio de Janeiro. É importante ressaltar que a sua fazenda ficava no caminho das Minas de ouro, ou seja, suas terras ficavam próximas ao Rio Cachoeira Pequena – Maxambomba – que de uma parte fazia divisa com o engenho da Pavuna.<sup>10</sup>

Manoel Corrêa Vasques se utilizava do seu ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega para não cobrar a dízima dos senhores de engenho. Portanto, nos parece plausível qualificá-lo como um oficial que protegia os interesses do grupo ao qual pertencia na capitania do Rio de Janeiro, o que, apesar de não ser qualificado como descaminho do imposto de dez por cento, não deve ser de todo visto como muito pertinente. Acreditamos que essa acusação não seja mencionada na documentação por ele ser um personagem de grosso cabedal e de grande influência na cidade.

De certa forma, a sua passagem pelo ofício de Juiz e Ouvidor da Alfândega beneficiou o grupo de senhores de engenho da cidade, uma vez que as mercadorias que chegavam às embarcações do Reino e que eram utilizadas nas fábricas de açúcar deixavam de pagar a dízima, já que Manoel Corrêa não cobrava o imposto. Apesar de considerarmos esta prática ilícita, não podemos esquecer de que esse movimento compunha a lógica de viver em colônia.

Além da solicitação dos senhores de engenho, das informações do contratador José Ramos da Silva e do parecer do Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa Vasques, o Conselho Ultramarino solicitou o parecer do governador Luís Vahia Monteiro, que escreveu a respeito desse assunto:

<sup>10</sup> Quanto às informações dos limites geográficos da fazenda de Manoel Corrêa Vasques, estas informações foram consultadas no sítio eletrônico da Prefeitura de Nilópolis. Disponível em: <<http://nilopolis.rj.gov.br/site/municipio/historia/a-fazenda-sao-matheus/>>, acesso em: 21 maio 2018.

É certo que a baixa que tem o preço e grande carestia em que as Minas tem posto os gêneros, tem atenuado os senhores de engenho de forte que todos se vão perdendo e apenas há homem que não deva mais do que tem e as safras quando são pequenas sempre são muito inferiores a dos tempos não fazendo exemplo deste ano por se perderem totalmente os canaviais. Parece-me que se Vossa Majestade não isentar os senhores de engenho com as liberdades que antes logravam e agora pretendem a cada dia irão à maior decadência aquelas fábricas ainda que não tenha este por tal remédio, suposta por a falta de meios com que considero para a compra de negros tão caros [...]. (ANRJ, Secretaria do Estado do Brasil, Códice 80,v.2, folha 35).

Luís Vahia Monteiro, assim como o Juiz e Ouvidor Manoel Corrêa, relatou as dificuldades que a elite agrária estava enfrentando com as lavouras de açúcar e com a compra de negros. Nessa concepção, os conselheiros ultramarinos tinham mais um relato favorável às solicitações dos senhores de engenho. O governador tinha uma personalidade intempestiva, ou seja, constantemente tinha embates com os grupos locais, mas, apesar dessa característica, procurou demonstrar um parecer que pudesse contribuir para que esse grupo tivesse a isenção da dízima.

Depois do recolhimento de todos esses pareceres das autoridades coloniais, apensados com a solicitação dos senhores de engenho, o Conselho Ultramarino emitiu um arbítrio ao Rei Dom João V a respeito desse assunto. Dessa forma, os conselheiros, Antônio Rodrigues da Costa e José Abreu, fizeram o seguinte parecer:

Pareceu ao Conselho que Vossa Majestade que conceda aos senhores de engenho a graça que pedem; com declaração que esta terá efeito no contrato que atualmente está contratado. Lisboa Ocidental vinte e um de janeiro de mil setecentos e vinte e sete. AHU, Cx.17, Doc. 1915).

Sendo assim, o Conselho Ultramarino achou por bem que o Rei Dom João V concedesse a graça de isenção da dízima que os senhores de engenho solicitavam, porém alertava o monarca que essa decisão poderia causar mudanças no contrato arrematado:

Enquanto não se fizer nova arrematação dos direitos da Alfândega não convém fazer-se favor algum aos senhores de engenho porque será razão para o contratador pedir um grande abatimento do preço do contrato. Para o futuro me parecia muito conveniente que se lhe fizesse o favor para que pagassem somente a metade dos direitos daqueles gêneros que navegassem deste Reino por sua conta e risco e fossem precisos para a fábrica dos engenhos que entram na Alfândega do mesmo Rio de Janeiro na forma posta no foral desta cidade, pois é muito necessária a conservação dos ditos engenhos. (AHU, Cx. 15, Doc.1715).

Por fim, durante a vigência do contrato de José Ramos Silva, os senhores de engenho não conseguiram a mercê de isenção da dízima sobre as fazendas que vinham do Reino. Apesar de o argumento destes ser convincente, o que estava em jogo era a conservação do comércio. Nesse sentido, o Rei Dom João V julgou necessário conservar os rendimentos do contrato da dízima porque, de acordo com as condições, caso houvesse alguma alteração, o contratador poderia solicitar a diminuição do valor total que deveria pagar à Fazenda Real.

## Considerações finais

Da situação analisada, verificamos os efeitos da cobrança da dízima da Alfândega na economia colonial. As abordagens apontadas devem servir de elementos de reflexão para o caso específico dos homens de negócio que atuavam no comércio em âmbito inter-regional na América e dos senhores de engenho do Rio de Janeiro. Nesses casos, as especificidades desses grupos demonstram como a fiscalidade da Alfândega tinha um impacto econômico e político nas tensões das hierarquias sociais coloniais.

Além disso, também é possível ponderar como a Coroa portuguesa taxou os produtos produzidos na colônia e tratou as bases da fiscalidade dos senhores de engenho no Rio de Janeiro. Em suma, a organização fiscal da Alfândega colonial estava intimamente relacionada às orientações mais gerais da política metropolitana.

Merece destaque também o fato de como a elite agrária que dominava os cargos que detinham maiores rendimentos na colônia foi gradativamente perdendo espaço para os homens de negócio. Assim, Manuel Correa Vasques, além de senhor de engenho ainda exercia o ofício de Juiz da Alfândega, ou seja, autoridade máxima entre todos os que ocupavam os diferentes postos na aduana e o responsável por fazer valer o cumprimento das ordens emanadas pelo Foral e Regimento e pelo controle e manutenção do pagamento da dízima. Tudo isso nos leva a crer que ao tentar administrar de acordo com as “leis da terra” esse oficial aduaneiro participava de uma dinâmica social que criava e recriava os modos de viver na colônia e ainda participava de um jogo de poder entre homens de negócio e a elite agrária fluminense, elite essa que se articulava para não pagar a dízima dos gêneros e para isso buscava comparação com a nobreza europeia, o que permite visualizar traços característicos de tempos de Antigo Regime.

Por último, constatamos que a opção do Rei a favor dos interesses dos homens de negócio demonstra o quão importante era importante o comércio para a base administrativa do reinado de D. João V.

## Referências Bibliográficas

- ANTONIL, João André. *Cultura e Opulência do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia. Edusp, 1982.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808)*. São Paulo: Ática, 1980.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- \_\_\_\_\_. As câmaras municipais no Império português: o exemplo do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.18, n. 36, 1998.
- BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973.
- FERNANDES, Valter Lenine. As condições do contrato da dízima da Alfândega e as bases da dinâmica comercial no Rio de Janeiro. In: XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, FACES DA HISTÓRIA, Assis-SP, v.5, nº1, p. 144-161, jan.-jun., 2018.

Natal, 2013. *Anais...* Natal, 2013.

FRAGOSO, João Luís. *Homens de Grossa Ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

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

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

LOBO, Eulália Maria Lameyer. O Comércio Atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. *Separata da Revista de História*, número 101, São Paulo, 1975.

\_\_\_\_\_. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. *Iustitiam Dare: a gestão da Monarquia Pluricontinental. Conselhos Superiores, pactos, articulações e o governo da monarquia pluricontinental portuguesa (1640-1668)*. Rio de Janeiro-Paris, UFRJ/PPGHIS-EHESS, 2014.

MATHIAS, Carlos Kelmer. Participação de segmentos sociais fluminenses nas procurações passadas na capitania de Minas Gerais (1711-1730). In: *História & Perspectiva*. Urbelândia, MG: jan. jun., 2009.

MAURO, Frédéric. *O império luso-brasileiro: 1620-1750*. Lisboa: Estampa, 1991. p. 41 (Nova História da Expansão Portuguesa).

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá d. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Conquistadores e negociantes: histórias das elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003.

SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.

\_\_\_\_\_. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980.

## Documentos

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

AHU, Coleção Castro e Almeida, Rolo 023, Caixa 022, documento 05025. Parecer do juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques. Coleção Castro e Almeida. (Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1728).

AHU, Projeto Resgate – Caixa 15, documento 1715. Cópia da representação que fizeram os senhores de engenho ao Senado da Câmara da cidade do Rio de Janeiro. Parecer do

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

AHU, Projeto Resgate – Caixa 17, documento 1915. Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei Dom João V sobre a carta do governador do Rio de Janeiro (Luís Vahia Monteiro) acerca do requerimento dos senhores de engenho daquela capitania, solicitando que se deem por livres aos lavradores de açúcar os gêneros e materiais para o trabalho da lavoura e cultura de outros mantimentos. (Lisboa, 21 de janeiro de 1727).

ANRJ, Secretaria de Estado do Brasil, código 80, vol. 2, folha 35. Se pedirem os senhores de engenho se lhe deem por livres os gêneros e materiais pertencentes a falecia deles.

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