

Portos e cidades: comércio, política e sociedade no Rio de Janeiro colonial

Valter Lenine Fernandes¹

Victor Hugo Abril

Resumo

O porto do Rio de Janeiro colonial ao longo do século XVIII torna-se o principal entreposto comercial da região centro-sul da América portuguesa. Entretanto, a entrada de estrangeiros na capitania dependia da negociação com grupos locais. Negociação que muitas vezes abria espaços para estrangeiros caminharem através do descaminho. Outro ponto a ser ressaltado é a questão da circulação de gêneros sem pagar o imposto da dízima na Alfândega da cidade. Um conflito que demonstra que a cidade era o principal ancoradouro de negócios de fazendas produzidas em outras capitanias da América portuguesa. Dois contextos, que envolvem portos, personagens, perigos, imposto e a ação da Coroa portuguesa no ultramar.

Palavras-Chave: Rio de Janeiro; Portos; Alfândega

Apontamentos iniciais

Os portos das conquistas portuguesas, desde o início do processo de colonização, configuram-se em peças centrais para o comércio entre metrópole e colônia. Significam também pontos de contato entre colônias afastadas do litoral com colônias suntuosas em enseadas, rios, restingas, mares. Mas ainda, são pontos de conexão com outras potências estrangeiras, servindo às vezes como ancoradouro para pequenos reparos e abastecimento de suas tripulações como também para os despojos das riquezas que essas conquistas proporcionam.

São nos portos que as frotas de naus, barcas, bergantins, brigues, caravelas, corvetas, escunas, galeões, patachos, lanchas, sumacas, entre outros, aportam para trazer produtos, correspondências do centro decisório de poder em Lisboa, como levam ao reino respostas de pareceres, direitos régios, fazendas, entre outras coisas. Servem como controle e fiscalização do que entra e do que sai nessa sociedade colonial, contudo também o são ancoradouros do que é proibido, ilícito.

¹ Valter Lenine Fernandes, Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO- e-mail: ylf.valter@gmail.com . Victor Hugo Abril, Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO - e-mail: vha.victorhugo@gmail.com

Portos: ancoradouros de ilicitudes

Na viragem de fins do século XVII para inícios do século XVIII, o porto da capitania do Rio de Janeiro foi-se transformando em eixo principal de articulação com as demais capitanias do Estado do Brasil e com o Atlântico.² Segundo Laura de Mello e Souza e Maria Fernanda Bicalho (2000:41) logo que as notícias dos descobrimentos das minas foram se alastrando pelas fronteiras do Estado do Brasil, percorrendo o além-mar, atracando em portos estrangeiros, disseminou-se nos mares, “aventureiros, comerciantes, piratas e corsários de outras nações” que se lançaram ao Atlântico “com o intuito de abocanhar – por meio do contrabando ou do corso – parcela daquele tesouro”.

A opulência de ouro, recém-descobertas nos sertões do Estado do Brasil, além do fausto que trazia aos portugueses atrelava a cobiça, as ilicitudes de grupos inseridos nessa sociedade colonial e a presença de corsários de variadas nações estrangeiras. Lembremos o contemporâneo do século XVIII, padre Antonil, que em *Cultura e opulência do Brasil* (1982: 83-4), deixava bem claro que “a maior parte do ouro que se tira das minas passa em pó e em moedas para os reinos estranhos e a menor é a que fica em Portugal e nas cidades do Brasil”.

A preocupação com a presença estrangeira é uma das atribuições do ofício da governança. Caminhando pelas vielas, se alojando em cidades, estabelecendo vínculos com a população local, os estrangeiros representavam um medo constante à ordem portuguesa. Como poderíamos definir o medo na sociedade colonial? “A perturbação da alma causada da apreensão de algum mal iminente ou remoto” era a explicação de Raphael Bluteau (1712: 395), para definir o medo. Com a descoberta do ouro nas Minas e em Goiás, com as riquezas naturais do Estado do Brasil, o Reino português sabia que mais cedo ou mais tarde seria iminente a invasão de estrangeiros para usurpar as riquezas dessas colônias.

² Segundo Maria Fernanda Bicalho, em princípios do século XVII o Rio de Janeiro era uma cidade vulnerável e pouco fortificada, mas a partir do setecentos “foi-se constituindo em ponto de articulação de toda a região meridional do Império atlântico português” em que por um lado a transformou em “centro cosmopolita e aberto à circulação de homens, capitais, políticas e idéias” e por outro lado, devido a sua importância e ao intenso assédio que sempre sofrera desde sua fundação, “reiteradas foram às tentativas dos funcionários militares no reino e na colônia de encerrá-la sobre fortalezas, trincheiras e muralhas”. Maria Fernanda Bicalho. *A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 181.

Esta presença significativa de estrangeiros provocava uma série de adendos às leis régias. No ano de 1726, os conselheiros ultramarinos, Antônio Rodrigues da Costa e José Carvalho e Abreu, despacharam um parecer do rei dom João V ao governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, que o informara:

[...] que nessa praça há muitos estrangeiros de cuja assistência se segue, não só um grande prejuízo ao meu real serviço, mas também ao benefício comum dos interesses dos meus vassallos, e por que convém dar nesta matéria uma providência mui eficaz. Nesta consideração me pareceu ordenar-vos, que achando, que ali há alguns a quem não está permitida licença para residirem nela, os façais mandar para esse Reino, como está determinado por várias ordens minhas.³

A preocupação da Coroa com a incursão estrangeira pelas malhas de suas conquistas é somente pelo “benefício comum” dos seus vassallos? Certamente que não. Até por que muitos destes leais súditos do rei se comunicavam e negociavam com estrangeiros. As preocupações mais efetivas do rei são com as desordens e com manutenção da ordem colonial.

Do exposto podemos questionar a ordem, como categoria separada da desordem, para impor toda a robustez, autoridade, poder e vigor da Coroa portuguesa em suas conquistas, ou podemos pensar em ordem e desordem como o verso e anverso de uma moeda, ao qual a inversão da ordem não significa sua derrubada, dela são constitutivos para reforçar a ordem.⁴

Se pensarmos na primeira questão, o panorama de um Reino forte e providente nos exhibe a empresa comercial portuguesa em sua perfeita coesão, sem falhas, com um sistema de controle e vigilância exímio. O porto se transforma em modelo de segurança, neste sentido, de um império sem fendas. Será realmente isso?

No que concerne a questão da entrada de estrangeiros no porto do Rio de Janeiro, o governador Luís Vahia fizera as seguintes considerações ao rei:

³ Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao rei D. João V em resposta à provisão régia de 05 de novembro de 1726, informando ter tomado providências para resolver a questão da permanência de estrangeiros no Rio de Janeiro, fazendo embarcar para o Reino os que não possuíam licença régia. (Rio de Janeiro, 18/07/1727). AHU – Projeto Resgate – Documentos Manuscritos Avulsos Referentes à Capitania do Rio de Janeiro (1614-1830), cx 17, doc. 1948.

⁴ A questão da ordem e desordem como indissociáveis é proposta por: Georges Balandier. *O poder em cena*. Brasília: UNB, 1982. pp. 01-17.

O que Vossa Majestade me manda por esta real ordem, tem praticado em virtude de outras que há nesta Secretaria de Governo com os estrangeiros, de que tive notícias assistiam nesta capitania, e o mesmo praticarei com eficácia com os mais que aqui achar sem licença de Vossa Majestade, e, com efeito, fiz embarcar os que Vossa Majestade verá da relação inclusa e do recibo dos mestres em que vão para se tomar conta deles [...].⁵

A informação de Vahia reforça a hipótese desse Reino intransponível, contudo nem todas estas correspondências possuem um teor verídico dos fatos. O próprio Luís Vahia relata que os grandes números de estrangeiros que aqui se encontram resultam de embarcações que os trouxeram do Reino, ou seja, saíram do porto de Lisboa para o porto do Rio de Janeiro, sem nenhum controle por parte do Reino português. E complementava que alguns ainda vendiam suas embarcações quando chegavam à colônia, e todos os passageiros que ali estavam ficavam nesse espaço colonial. Segundo este governador: *“parece necessária a prevenção nessa corte [Lisboa] por que tanto que chegam aqui [os estrangeiros] espalham-se pelo sertão donde se tiram com dificuldade”*.⁶

O fato dos estrangeiros penetrarem pelos sertões do Estado do Brasil, nos mostra a fragilidade da Coroa em não se conseguir evitar tais manobras, o que prejudicaria a vitalidade da empresa comercial portuguesa. O mais instigante é que nesse caso o cerne do problema não se dá em colônias, começa no centro de decisão do poder: Lisboa. As múltiplas relações entre as colônias, as negociações entre agentes locais de poder com várias esferas estrangeiras, provoca a debilidade do império e ao mesmo tempo o temor do rei. Que temor? O medo de ver suas conquistas usurpadas pelos inimigos de outras potências estrangeiras, pois se este não consegue ter um controle efetivo dos estrangeiros que embarcam de Lisboa, ou seja, de sua própria alçada, como administrar possessões e conquistas tão afastadas do seu centro decisório de poder?

⁵ Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao rei D. João V em resposta à provisão régia de 05 de novembro de 1726, informando ter tomado providências para resolver a questão da permanência de estrangeiros no Rio de Janeiro, fazendo embarcar para o Reino os que não possuíam licença régia. (Rio de Janeiro, 18/07/1727). AHU – Projeto Resgate – Documentos Manuscritos Avulsos Referentes à Capitania do Rio de Janeiro (1614-1830), cx 17, doc. 1948.

⁶ Idem. (grifos meus)

Um império ruído? Se voltarmos à questão do temor, também poderíamos dar outra explicação para sustentar a idéia de um império débil mais organizado. Têm-se um rei com temor da falta de controle no Reino e nas suas conquistas, também temos o temor dos súditos em relação ao rei. Tanto como o filho ao pai ou o servo ao senhor, a relação do vassalo ao seu príncipe se caracteriza em respeito e temor, com medo de punição por parte de seu príncipe. Mesmo que muitos súditos se envolvam em descaminhos a relação de vassalagem se mantém como forma de temor das atitudes de seu rei. Envolto o rei e seus súditos deste sentimento de temor é que o rei consegue manter desse império debilitado a tessitura de seu poder de mando.⁷

Nessa perspectiva, a falta de controle em fiscalizar a presença estrangeira se torna um ponto débil deste império, mas a falta de controle de Lisboa na vinda de portugueses para as colônias sem licença agrava tal questão, como relatou, em 1726, Luís Vahia em carta ao rei:

Em embargo de por toda a diligência e cuidado em remeter a Vossa Majestade todos os passageiros que vieram da cidade do Porto sem passaporte é mais vigoroso, o que se usa nesta terra para fazer velhacarias⁸ e trapaças por que tinham ajustado com os mesmos navios para que os lançarem fora da barra, a donde tinham embarcações prontas para os trazerem para a terra dos quais foi um Antônio Álvares de Oliveira que deu cinquenta moedas a Antônio da Costa Quintão, capitão do navio charrua Rombada, o qual Antônio Álvares tenho preso para fazê-lo tornar na primeira frota sem embargo [...].⁹

Como ocorreu o desmembramento desse fato? Essa informação de Luís Vahia nos atenta para a rede de ilicitudes que se começava nos portos da metrópole, onde portugueses que querem vir para negócios ou práticas descaminhantes no Estado do Brasil, contratam capitães de navios, para os trazerem. O esquema tão bem articulado, que no caso do citado Antônio Álvares de Oliveira, este embarcaria na charrua, um navio de carga de

⁷ Verbete Temor. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 08, p. 72.

⁸ Luxúrias, maldades criminosas. Verbete Vellhacaria. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 08, p. 385.

⁹ Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, para o rei D. João V sobre os passageiros que se remeteram para o Reino na frota. (Rio de Janeiro, 06/11/1726). ANRJ / Secretaria de Estado do Brasil (Correspondência ativa e passiva dos governadores do Rio de Janeiro com a Corte. Registro Original), códice 80, vol. 02, fl. 79.

grande bojo e popa estreita¹⁰, do capitão Antônio da Costa Quintão e quando já se encontrasse afastado de Lisboa, trocava de embarcação para chegar ao Rio de Janeiro ou demais capitânicas litorâneas da América portuguesa.

A desordem se faz somente em colônias? Nesse caso, a desordem em colônias se fez com os meios normativos da Coroa portuguesa. Pois, o capitão Antônio da Costa Quintão, era contratador do fornecimento de farinha de trigo e farinha da terra para a Nova Colônia do Sacramento. Sua saída dos portos portugueses era para reabastecer seu navio para guarnecer a Colônia, local de disputas entre portugueses e espanhóis.¹¹ O que este capitão executava era simplesmente o seu contrato e que estava de acordo com os meios normativos do Reino português. Aonde identificar a desordem? Esta se instalava quando utilizava esse navio para transportar portugueses sem licença para virem para as colônias.

Com a ordem Antônio da Costa fez a desordem e com ela aproveitava para adquirir mais rendimentos, segundo Luís Vahia cinquenta moedas seriam pagas para o dito capitão levar Antônio Álvares de Oliveira. Contudo, com a desordem a Coroa podia fazer uma nova ordem e manter a tessitura de seu império. A governança assumia um papel importante ao fornecer os elementos da desordem para que se delibere o adendo ou uma provisão a essas ilicitudes.

Outros relatos de demais capitães que trazem portugueses sem licença para as colônias endossavam a retórica de Luís Vahia sobre o melhor controle dos portos por parte do Reino português. Sobre o porto do Rio de Janeiro, ele informava da empreitada de apanhar passageiros que fugiram, mas que ele não pode alcançá-los: “*entre eles quatro clérigos que foram para as Minas, o que conseguem disfarçados em trajes de secular*”. Ou seja, estes clérigos fingiam não pertencer a ordens religiosas, as ordens regulares, enganavam dizendo não pertencer a nenhuma dessas comunidades de religiosos. Por falta

¹⁰ Verbete Charrua. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 02, p. 178.

¹¹ Lembremos Luis Ferrand de Almeida ao apontar os antecedentes históricos da luta entre Portugal e Espanha pela Colônia do Sacramento, uma “das consequências da intervenção portuguesa na guerra de sucessão de Espanha, foi, como é sabido, a perda da Colônia do Sacramento”. Para mais detalhes cf. Luís Ferrand de Almeida. *Alexandre de Gusmão, o Brasil e o Tratado de Madrid (1735-1750)*. Coimbra: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990, 67p.

de investigações adequadas o governador fluminense não pode saber “quem eram os navios, que os deixaram, somente que algum clérigo era do capitão João de Távora”.¹²

A presença de capitães nessas desordens era significativa. Tanto que a governança, a Fazenda Real, a Alfândega, são algumas das instituições coloniais que apontavam desmandos e desvios das condutas de tais capitães. A maioria das correspondências relatava a volta desses passageiros para o Reino e não há indícios de punição a esses capitães. Por qual motivo não há castigo? Mesmo que o governador Luís Vahia remetesse tais capitães presos, estes não sofriam a punição régia, como no caso de Antônio da Costa Quintão, que continuou como contratador da farinha de trigo e da terra na Colônia do Sacramento, e inclusive em 1743, reivindicava ressarcimento dos danos que sofreu com este contrato devido à guerra entre portugueses e espanhóis naquela região.¹³ Destes capitães de navios dependiam a circulação de correspondências, abastecimento de colônias, vinda de administradores régios, em suma, de vários fatores que sustentava a dinâmica e mobilidade metropolitana. No caso do navio Rainha Santa, o capitão Bartolomeu Álvares trouxera muitos passageiros sem passaporte, o que fez o governador Luis Vahia os remeterem de volta a Lisboa, sendo que:

¹² Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, para o rei D. João V sobre os passageiros que se remeteram para o Reino na frota. (Rio de Janeiro, 06/11/1726). ANRJ / Secretaria de Estado do Brasil (Correspondência ativa e passiva dos governadores do Rio de Janeiro com a Corte. Registro Original), códice 80, vol. 02, fl. 79.

¹³ Diz o Conselho Ultramarino: “*Faço saber a vós Gomes Freire de Andrada, governador e capitão general da capitania do Rio de Janeiro, que por parte de Antônio da Costa Quintão, assentista da guarnição da Nova Colônia do Sacramento, se me fez a representação, de que com esta se vos envia a cópia assinada pelo secretário do meu Conselho Ultramarino, em que expõem o dano que recebera naquele assento com a ocasião da guerra da dita praça [Colônia do Sacramento], pedindo-me fosse servido mandar-lhe acrescentar a sua arrematação mais quarenta réis, a cada praça, desde o tempo que principiou a mesma guerra até o fim do seu assento para ressarcir parte da perda que nele tivera [...]*”. Carta do governador do Rio de Janeiro e Minas Gerais, Gomes Freire de Andrada, ao rei D. João V informando seu parecer sobre o requerimento do assentista da Nova Colônia do Sacramento, Antônio da Costa Quintão, solicitando acréscimo da arrematação do seu contrato, vistos os danos que havia tido com o assento do sustento de munição daquela praça, por conta da guerra naquela região. (Rio de Janeiro, 06/01/1743). AHU – Projeto Resgate – Documentos Manuscritos Avulsos Referentes à Capitania do Rio de Janeiro (1614-1830), cx 36, doc. 3729.

[...] na mesma ocasião declarou que eram 46 verdadeiramente da mareação¹⁴ do navio, sem embargo de trazer por lista da Ribeira do ouro muitos navios, depois tornou a pedir dez homens que também lhe concedi por dizer que eram marinheiros, e por todos fizeram 56. E fazendo ontem viagem deste porto [do Rio de Janeiro] para o da Bahia e mandando lhe fazer exame na barra se lhe acharão somente 42 e nestes 6 trocados que seriam alguns passageiros que iam para a Bahia, com que creio a deixar nesta cidade [da Bahia] vinte homens dos que lhe concedi para a sua mareação, e esta gente é a que arruína este estado, onde são supérfluos e somente servem para perturbar e da mesma sorte arruínam o Reino, pela falta que fazem nele, como Vossa Majestade intentou remediar com a lei em que proibia a sua passagem, mas é desgraça que ninguém a queira executar [...].¹⁵

Tal manobra de dissimulação por parte do capitão, conseguindo desembarcar passageiros sem licença do Reino, demonstrava as formas de negociação entre grupos locais de poder. Como esses grupos que se organizavam? Através de pactos, estes se faziam representar, montavam uma inversão da ordem, criam suas leis. Por mais que a lei régia proibisse a vinda de passageiros portugueses sem permissão da Coroa, Bartolomeu Álvares, mesmo na sua primeira tentativa não conseguindo embarcar estes passageiros no porto do Rio de Janeiro o faz no porto da Bahia. Como? Audácia do capitão ou conluio com grupos de poder?

A hipótese relativa ao conluio seria mais concernente a essa lógica de negociação. Como vimos anteriormente, no caso de Antônio Álvares de Oliveira este desembarcara pagando cinquenta moedas ao capitão Antônio da Costa Quintão. Os quatro clérigos, vestidos de seculares, entravam pelas Minas ao chegar ao porto do Rio de Janeiro. Os grupos de poder locais das colônias ajudavam nessas práticas ilícitas.

Por mais que o rei, ausente, esteja presente nas conquistas, a prática dos grupos locais de se negociarem e gerirem certa autonomia nos descortina a facilidade com que esses passageiros sem permissão do Reino se encontravam nas conquistas, com permissão

¹⁴ Mareação, termo náutico, em que é a arte com que os marinheiros manejam as cordas, velas e mais coisas concernentes à navegação. Verbete Mareação. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 05, p. 317.

¹⁵ Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, ao rei D. João V sobre os passageiros vindos da cidade do Porto sem o devido passaporte, e as medidas que tomou para remetê-los de novo para o Reino sob prisão, como nos casos de Antônio Álvares de Oliveira e Antônio da Costa Quintão, informando detalhadamente acerca de cada embarcação que tentou desembarcar passageiros ilegais nesta capitania, aludindo ao caso dos quatro religiosos que passaram para as Minas sem serem detectados. (Rio de Janeiro, 06/11/1726). AHU – Projeto Resgate – Documentos Manuscritos Avulsos Referentes à Capitania do Rio de Janeiro (1614-1830), cx 17, doc. 1886.

dos agentes locais, atrevendo-se até mesmo a afirmar com a tutela de administradores régios. Lembremos Vahia Monteiro, que exprimia que quando esses passageiros, sem passaporte, desembarcavam nestas terras, não é por outra coisa senão para fazerem “*velhacarias e trapaças*”. Como nos diz Raphael Bluteau que velhacarias são relativas a “maldades criminosas” e trapaças concernentes aos “dolosos artifícios que alguns usam nas demandas”, ou seja, artimanhas ilícitas de comprar e vender, “em que sempre vai leso o comprador”.¹⁶ A atitude intempestiva de Luís Vahia nos brinda com detalhes importantes para comprovação da hipótese de autonomia de negociação dos agentes locais com os capitães de navios, com os passageiros sem licença do Reino e ainda negociações com navios estrangeiros. E mais ainda a possível presença de ministros régios nessa inversão da ordem metropolitana, como categoricamente falava dito governador:

[...] se o ministro lhe importa a fiar a reta direção do governador, o que o ordinário o sucede. Por que não basta que o governador os trate com o respeito e cortesia que se lhe deve, mas é necessário dissimular-lhe quantas insolências fazem e se por obrigação se lhe adverte alguma coisa, ainda que seja por bom motivo fica inimigo declarado [...].¹⁷

Nesse intento, podemos estudar os portos como o primeiro passo da ordem colonial portuguesa, onde tudo se delimita, se principia e se estabelece. E também como ancoradouro da desordem e de inúmeros “*negócios de trapaça*”, parafraseando Paulo Cavalcante (2006). Esse binômio, ordem e desordem, são indissociáveis nessa lógica política e administrativa portuguesa. Através da ordem tem-se a desordem e vice-versa.

Comércio e dízima no porto colonial do Rio de Janeiro

Nos anos 20 do século XVIII o rei dom João V em diversos tempos recebeu cartas dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro solicitando a isenção da

¹⁶ Verbetes Trapaça e Velhacaria. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 08, p. 251-2/ p. 385.

¹⁷ Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro, para o rei D. João V sobre os passageiros que se remeteram para o Reino na frota. (Rio de Janeiro, 06/11/1726). ANRJ / Secretaria de Estado do Brasil (Correspondência ativa e passiva dos governadores do Rio de Janeiro com a Corte. Registro Original), códice 80, vol. 02, fl. 79.

dízima sobre as fazendas produzidas na América portuguesa. Na realidade, esses homens estabeleciam um canal de comunicação com o monarca através da câmara da cidade que era 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. O Rio de Janeiro estabelecia uma rede de comércio com outras regiões da América? Sem sombras de dúvidas, a análise desse processo nos permite afirmar a autonomia da produção e de comércio de fazendas entre capitânias.

Nesse processo, José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins de Brito são alguns dos homens de negócio identificados e responsáveis por esse requerimento enviado ao rei dom João V. Na documentação eram homens envolvidos com inúmeros contratos de gêneros alimentícios na América portuguesa. Faltam estudos que nos possibilite o rastreamento desses homens nos diversos caminhos de negócios da cidade do Rio de Janeiro com outras regiões do império colonial português. Por que solicitavam a isenção da dízima? Tenho por hipótese que a dízima estava prejudicando os rendimentos do comércio das fazendas produzidas na América portuguesa.

Além dos homens de negócio temos os pareceres dos conselheiros ultramarinos Antonio Rodrigues da Costa e José Gomes de Azevedo. Esse parecer foi assinado e autorizado pelo secretário ultramarino André Lopes de Lavre. O Conselho Ultramarino desenvolvia um papel importante nas decisões do monarca em relação à Alfândega da cidade fluminense. Na maioria das vezes, o Conselho era responsável por analisar e estabelecer um cruzamento de dados com diversas instituições e personagens que participavam da dinâmica de cobrança da dízima da Alfândega. Ou seja, o Conselho Ultramarino estabelecia um canal que possibilitasse ao rei um maior controle dos negócios que perpassavam pela Alfândega.

Assim, os homens de negócio moradores da cidade, informavam ao rei dom João V:

...José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Viana, Paulo Francisco de Andrade, Domingos Martins de Brito e os mais homens de negócio moradores nesta cidade do Rio de Janeiro que vossa majestade que Deus o guarde mandou impor na

Alfândega desta cidade o novo direito de 10 por cento que haviam de pagar as fazendas que viessem do reino e ilhas a este porto...¹⁸

Nesse sentido, os homens de negócio entendiam que os dez por cento, ou melhor, a dízima era para ser cobrada apenas nas fazendas vindas do reino. Na realidade, eles se basearam na interpretação do contrato da dízima para saberem quais as fazendas deveriam pagar a dízima. Os contratadores da Alfândega e seus procuradores entendiam que a dízima deveria ser cobrada sobre todas as fazendas que chegavam ao porto fluminense. Por isso, o questionamento e solicitação dos homens de negócio moradores da cidade do Rio de Janeiro, pois as fazendas produzidas na América portuguesa estavam pagando os 10 por cento de imposto a Alfândega. Entretanto, na lógica desses homens as fazendas produzidas na América não deveriam pagar imposto na Alfândega.

As informações relativas à cobrança da dízima nos dois lados do Atlântico estavam confusas. Quando os contratadores, que eram reinóis, chegavam à cidade do Rio de Janeiro interpretavam as condições e obrigações do contrato diferentemente dos homens de negócio do Rio de Janeiro. Nesse caminho mental, as notícias relativas à Alfândega vinculavam de forma diferente tanto no reino quanto na América portuguesa. Esse fato causava diferentes interpretações e em alguns momentos gerava conflitos entre a ordem metropolitana e a ordem colonial em torno da cobrança da dízima das fazendas provenientes do Estado do Brasil. A ordem metropolitana são os contratadores da dízima provenientes do reino e a ordem colonial são os homens de negócio moradores da cidade do Rio de Janeiro. Dois grupos sociais que juntos enfrentavam embates e ajustes na administração da Alfândega.

Fazendo referências em relação às fazendas provenientes da Europa e da América, os homens de negócio enfatizavam a prática da cobrança da dízima:

...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

¹⁸ 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.

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...¹⁹

Esse trecho demonstra que o Rio de Janeiro era abastecido por gêneros produzidos em outras capitânicas da América portuguesa. Nessa perspectiva, havia uma rede de comércio interno entre capitânicas. Os grupos sociais da ordem colonial mantinham contato economicamente negociando gêneros provenientes da América portuguesa. Tenho por hipótese que essa lista foi escrita intencionalmente na tentativa de informar o monarca dos contatos econômicos que se estabeleciam entre capitânicas do império colonial português. Ou seja, essa manobra dos gêneros descritos nas pautas da Alfândega possibilitaria ao rei ou ao Conselho Ultramarino estabelecer um controle sobre esse comércio que gradativamente se intensificava nas capitânicas da América portuguesa.

Quais os homens que ordenaram fazer esta pauta? Esse requerimento foi solicitado pelo provedor da Fazenda Luis Lopes Pegado com indicação dos administradores da Alfândega. Portanto, aqui temos uma evidência que algo foi realizado com um propósito, ou seja, de beneficiar os rendimentos da Alfândega e da Real Fazenda.

Os homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro tinham noções de retórica. E como tinham! Por que eles aceitaram fazer essa lista? O argumento de convencimento era a questão da lealdade ao rei, diziam que

...por requerimento do provedor da Real Fazenda Luis Lopes Pegado e do procurador da coroa e fazenda os moradores da cidade do Rio de Janeiro fizeram a listas por serem tão obedientes as reais ordens de vossa majestade...²⁰

De certa forma, responsabilizavam o provedor da Fazenda Real pela cobrança da dízima dos gêneros produzidos em outras capitânicas da América portuguesa. A lealdade era um recurso para convencer o rei da isenção da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Por

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

que “*obedientes*”? Todo bom vassalo deveria demonstrar lealdade as ordens régias para conseguir todo e qualquer tipo de privilégio. Nessa lógica, os homens de negócio procuravam os homens da câmara²¹ da cidade para escrever essa carta, ou seja, homens que utilizavam ou dominavam a arte de persuadir o Conselho Ultramarino e o monarca.

Como essas fazendas circulavam entre portos e cidades da América portuguesa? O transporte era realizado em sumacas e lanchas²², a primeira embarcação era de médio porte e suportava carga de 20 a 100 toneladas e a segunda era uma pequena embarcação. Nessa concepção, o porto fluminense mantinha contatos com outras cidades, vilas e lugarejos que abastecia a cidade do Rio de Janeiro com frutas, carnes, pescados e outras fazendas. Outra hipótese que eu levanto é que essas fazendas que davam entrada no porto do Rio de Janeiro eram negociadas com outras cidades da região centro-sul da América portuguesa. Portanto, a capitania fluminense era um centro importante de comércio para outras regiões do Estado do Brasil.

Na cidade do Rio de Janeiro, os homens de negócio que ali residiam afirmavam na carta ao monarca que

...os gêneros que se conduziam a esta cidade em sumacas e lanchas que navegam de uns para outros portos desta costa, e entram por esta barra, e ainda navegando de uma capitania para outra por cuja razão parece que tais gêneros e frutos sejam isentos de pagar o imposto da dízima porque é de muita dúvida que a intenção de vossa majestade que Deus guarde muitos anos não foi de que os gêneros do Brasil o pagassem...²³

Os homens de negócio utilizavam o argumento que o rei dom João V não desejava cobrar a dízima das fazendas produzidas na América portuguesa. Tentavam

²¹ As “Câmaras Municipais Ultramarinas foram igualmente órgãos fundamentais de representação dos interesses e das demandas dos colonos”. Maria Fernanda. *As câmaras municipais no império português: o exemplo do Rio de Janeiro*. Revista Brasileira de História v. 18, n. 36, São Paulo, 1998.

²² 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. Lancha embarcação de pequeno porte. Ver <http://www.brasilmergulho.com/port/naufragios/descricao/index.shtml>

²³ 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.

convencer o monarca que apenas as fazendas provenientes da Europa ou do reino deveriam pagar a dízima conforme o estabelecido no Conselho Ultramarino. Na realidade, a real intenção da exigência das listas dos gêneros pelo provedor da Fazenda Real era provocar dúvidas nas autoridades do reino a respeito da cobrança da dízima nos frutos provenientes do Estado do Brasil. Entretanto, os homens de negócio moradores da cidade queriam preservar o bom, ou melhor, aumentar o rendimento do comércio entre capitânicas solicitando a isenção da dízima.

Juridicamente os homens de negócio moradores da cidade utilizaram as condições e obrigações do contrato da dízima para contestar a Alfândega. Na concepção deles a Alfândega não poderia interpretar que as fazendas provenientes da América pagariam 10 por cento de dízima. Assim, diziam 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...²⁴

Quais as embarcações que deveriam pagar a dízima? Apenas as que eram provenientes da Europa? Com base no contrato da dízima, a condição era que pagaria o imposto somente às fazendas das frotas de Lisboa, do Porto e demais navios das Ilhas. A segunda condição do contrato da dízima 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.*”²⁵

Nesse sentido, José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins de Brito, homens de negócio do Rio de Janeiro, tinham juridicamente um recurso para recorrerem contra a cobrança dos 10 por cento sobre as fazendas provenientes de outras capitânicas. Cabe agora, esclarecer que nessa sociedade não poderia apenas supor que algo estava errado, ou seja, os grupos sociais que participavam da

²⁴ Idem.

²⁵ 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. ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12.

dinâmica administrativa da Alfândega tinham que comprovar e convencer juridicamente ao rei dom João V que estavam corretos das solicitações enviadas ao reino. Por isso, utilizaram como argumento de convencimento as condições do contrato da dízima arrematado no Conselho Ultramarino.

É interessante que nessa carta de forma breve os homens de negócio fazem um resumo das fazendas e das capitâneas que abasteciam o Rio de Janeiro. O porto fluminense mantinha um intenso comércio de sapatos e celas com a capitania de Pernambuco. Além disso, as capitâneas da América portuguesa tinham uma ligação comercial que permitia a circulação de bens e homens entre portos e cidades. Portos e cidades que não desejavam a cobrança da dízima sobre as fazendas de origem colonial. Portanto, as fazendas do reino que eram produzidas fora da colônia, ou melhor, fora do Estado do Brasil na lógica desses homens eram as únicas que tinham o direito de pagar a dízima. Assim, descreviam que

...de todas as fazendas que costumavam e deviam pagar e porque de se levar a dízima dos tais gêneros e frutos produzidos nesta América, como são pescados, carnes, redes e panos de algodão e obras deles produzidos no Espírito Santo nos mais portos destas capitâneas e assim também pele dos veados, sapatos, e outras obras fabricadas em Pernambuco...²⁶

Os homens de negócio sentiam-se “*atormetados*”²⁷ com o provedor da Fazenda Real. O que significava atormentar para estes personagens? Na realidade, estavam incomodados com tanta azucrinação 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 Alfândega, instituições com vestígios de uma sociedade de Antigo Regime, estavam causando importunações na ordem colonial. Ordem que gradativamente demonstrava dinâmicas e circulação de bens e homens com características próprias de uma sociedade colonial. Portanto, afirmavam que,

²⁶ 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.

²⁷ Para Bluteau atordoar deriva-se do francês *etoudir*. É o mesmo que causar no cérebro ou partes vitais algum movimento que suspenda funções dos sentidos. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 1, p. 638.

...que os pobres destas capitánias com os tais gêneros e frutas se costumavam ajudar umas as outras porque no presente não se tem requerido a vossa majestade que Deus guarde seja servido aliviar os povos da dízima imposta nestes gêneros de que os oficiais da câmara desta cidade fizessem este requerimento como era justo e se lhe tem requerido muitas vezes de que tem recebido grandes prejuízos...²⁸

Para Bluteau “*pobre é aquele que não é rico e não tem o que é necessário*”. Além disso, exemplifica que “*nunca é pobre, quem tem bons amigos*”,²⁹ será que esses homens de negócio eram realmente pobres ou estavam sensibilizando as autoridades metropolitanas? A câmara da cidade do Rio de Janeiro era ocupada por personagens que pertenciam ou descendiam da nobreza local. Nesse sentido, os homens de negócio que fizeram a reclamação a respeito da dízima da Alfândega ingenuamente demonstravam na carta que tinham bons amigos na capitania fluminense. Bons amigos, que foram responsáveis pela utilização da arte de convencimento de que o comércio entre as capitánias não deveriam pagar os 10 por cento de imposto na Alfândega. Sem sombras de dúvidas, esses negociantes reuniam um quadro de argumentos para convencer o rei dom João V de que o comércio entre capitánias não era rentável para o rendimento da coroa portuguesa, ou seja, era apenas um comércio de subsistência.

Além disso, anexaram um parecer que o monarca ordenava o provedor da Alfândega da Bahia isentar a dízima do Algodão proveniente do Estado do Maranhão. Nessa lógica, tinham a intenção de confrontar ou invalidar os argumentos do provedor da Fazenda Real da cidade do Rio de Janeiro Luis Lopes Pegado e também dos administradores da Alfândega. 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. De fato, as capitánias da América portuguesa estavam unidas ora por um comércio de frutos e fazendas ora para convencer juridicamente o rei dom João V que as instituições com vestígios de

²⁸ Representação dos homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro... (Rio de Janeiro, 27 de junho de 1726). AHU – Projeto Resgate - Coleção Castro e Almeida, Rolo 026, Caixa 025, documento 05715.

²⁹ Verbete pobre. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vol. 6, p. 556.

Antigo Regime português não poderiam interferir na dinâmica colonial dos homens de negócio da praça comercial fluminense.

Em carta dirigida ao rei os homens de negócio relataram³⁰ 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.³¹

Ao final da carta, José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingos Martins de Brito, reforçavam a solicitação da mercê de isenção da dízima. No entanto, esse reforço da mercê ganhava uma tonalidade de palavras de comoção dos agravos que os “povos” da cidade do Rio de Janeiro estavam sofrendo com a cobrança da dízima sobre os gêneros produzidos nas demais regiões do Estado do Brasil. O que isso significava para a coroa? Tenho por hipótese que esses pedidos reforçavam os laços de lealdade entre a metrópole e os homens de negócio moradores da cidade do Rio de Janeiro. Assim, terminavam a carta

...a vossa majestade que Deus em consideração do que humildemente representa a sua real clemência por lhe fazer mercê seja servido aliviar estes povos do imposto da dízima estabelecido nos frutos e gêneros da América ordenando ao juiz e ouvidor da Alfândega Manoel Corrêa Vasques desta cidade assim o execute declarando serem isentos de pagarem porque vossa majestade que Deus guarde mandou cobrar dízima somente nos gêneros que neste porto entrassem do reino e Ilhas.³²

³⁰ 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.

³¹ Idem.

³² 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.

O que significava “*clemência*” e “*alívio*” para a sociedade de homens de negócio? Bluteau define clemência “*como uma virtude própria dos magistrados, príncipes e soberanos*” e alívio “*diminuição de um mal, de uma pena ou de uma dor*”.³³ Nessa perspectiva, apenas o rei dom João V autoridade máxima do império ultramarino português poderia conceder a diminuição da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. No entanto, retoricamente acusam 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, a carta enviada à coroa portuguesa por esses homens demonstrava que nessa sociedade com vestígios de Antigo Regime, além do jogo de poder, era necessário o domínio da arte de convencimento através das palavras. Essas palavras seguiam por diversas instâncias de poder, ou seja, esses homens de negócio moradores da cidade não tinham apenas a preocupação de convencer o monarca, mais também, os conselheiros ultramarinos.

Essa carta foi analisada pelos conselheiros ultramarinos Antonio Rodrigues da Costa e José Gomes de Azevedo e o parecer assinado pelo secretário André Lopes de Lavre. Na concepção deles o rei dom João V antes de qualquer decisão deveria solicitar um parecer com a opinião do juiz e ouvidor da Alfândega.

Em razão disso, o juiz e ouvidor Manoel Corrêa enviou um parecer sobre a questão da comparação que fizeram com a Alfândega da Bahia onde os homens de negócio dessa cidade 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 rei dom João V. A sua principal justificativa era que nessa ordem mandou-se fazer as pautas de todos os gêneros que entravam na capitania fluminense. Cabe agora, dizer, que as Alfândegas na América portuguesa não podem ser analisadas igualmente porque diversos grupos sociais de comerciantes, bens e serviços circulavam com lógicas diferentes nas

³³ Verbetes alívio e clemência. Raphael Bluteau. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712, vols. 1 e 2, p. 262 e p. 341.

diversas possessões coloniais. A respeito da decisão na Alfândega da Bahia Manoel Corrêa 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.³⁴

O juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques comete um erro ao dizer ao dizer que a ordem foi do rei dom João V. Tenho a hipótese que ele não pensou que esse processo fosse averiguado com mais precisão pelas autoridades metropolitanas. Na verdade, esse processo retornou ao Rio de Janeiro e o juiz e ouvidor da Alfândega foi interrogado a respeito da ordem que o monarca enviou para se cobrar os 10 por cento sobre as fazendas negociadas entre capitanias. Esse fato contribuía para que a coroa portuguesa fosse favorável as solicitações dos homens de negócio moradores da capitania fluminense.

Mais uma vez, podemos afirmar que o poder da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro era monitorado por diversas instituições que controlavam a dinâmica de cobrança da dízima. Dinâmica ora sofria com os atrasos das frotas do Porto ora sofria com solicitações dos homens de negócio do porto fluminense. Apesar disso, a Alfândega era uma instituição que gradativamente exercia um controle sobre o comércio de bens na cidade. Portanto, dom João V ordenava Manoel Corrêa Vasques : Pareceu-me ordenar vos informeis com vosso parecer declarando quanto poderá importar este direito dos frutos da terra remetendo cópia da tal ordem porque se introduziu o tal direito.³⁵

O monarca interrogava o juiz e ouvidor Manoel Corrêa o porquê de ser o responsável por aplicar a dízima nos gêneros produzidos na América portuguesa. Na verdade, o rei dom João V conforme escrito na carta remetida ao juiz e ouvidor a sua ordem era apenas para a Alfândega aplicar a dízima nas fazendas provenientes do reino. Por

³⁴ Parecer do juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques. Coleção Castro e Almeida. (Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1728). AHU – Projeto Resgate - Coleção Castro e Almeida, Rolo 023, Caixa 022, documento 05025

³⁵ 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.

hipótese entendemos que os conselheiros foram favoráveis aos homens de negócio moradores da cidade do Rio de Janeiro porque a todo instante insistiam que o juiz e ouvidor da Alfândega fizesse o envio da ordem que o monarca mandou cobrar a dízima sobre os referidos gêneros. Assim, o rei descrevia que,

...José de Souza Ribeiro, Lourenço Antunes Vianna, Paulo Ferreira de Andrade, Domingues de Brito e os mais homens de negócio desta cidade em que pedem o alívio do imposto da dízima estabelecido nos frutos e gêneros da América, declarando serem isentos de o pagarem, por cujo eu mandara impor apenas nos gêneros que entrassem nesse porto do reino e Ilhas.³⁶

Na realidade, Manoel Corrêa não tinha a ordem por escrito. A justificativa de não ter a referida ordem foi porque os franceses colocaram fogo na Alfândega queimando assim toda a documentação. Ironia do destino? Será que Manoel Corrêa Vasques estava mentindo ou realmente os franceses colocaram fogo na Alfândega? Tenho minhas dúvidas, acredito que a Alfândega não tenha sido incendiada pelos franceses. Ainda não encontrei documentos que façam referência a qualquer tipo de incêndio a não ser este escrito pelo juiz e ouvidor. Porém, o contexto de justificativa nos leva a desconfiar da veracidade da carta escrita por Manoel Corrêa. Na minha concepção, ele estava omitindo para o rei dom João V e também para não ter a sua reputação denegrida diante da coroa portuguesa e dos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro.

Em 1726, na Alfândega fluminense, Manoel Corrêa afirmava:

Quando entrei na ocupação deste meu ofício achei que os direitos da dízima se cobravam de todos os gêneros sem a diferença de serem da Europa ou América e todos se acham avaliados na pauta: a ordem por onde vossa majestade mandou instituir a dízima desta Alfândega e aprovar a avaliação que se fez de todos os gêneros para o pagarem não se acha porque na primeira invasão dos franceses se queimaram na casa da Alfândega todos os livros que pertenciam a ela.³⁷

Nesse sentido, justificava que quando assumiu o ofício de juiz e ouvidor da Alfândega achava que o direito da dízima se cobrava sobre todas as fazendas que entravam

³⁶ Idem.

³⁷ 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.

no porto fluminense. Contudo, pode até ser verdade que Manoel Corrêa Vasques não tinha uma instrução de quais as fazendas que pagariam a dízima. Entretanto, estudando a sua personalidade através da escrita, ele nos desperta desconfiança nas suas palavras. Portanto, a sua escrita cruzada com a escrita investigativa do Conselho Ultramarino e do rei dom João V demonstra que ele não mencionava as corretas informações para a coroa portuguesa a respeito da cobrança da dízima sobre os gêneros produzidos no Estado do Brasil.

Por fim, o juiz e ouvidor Manoel Corrêa Vasques entrou em contradição com as suas palavras escritas nos pareceres enviados ao reino. No entanto, esse fato foi positivo para os argumentos dos homens de negócio da cidade do Rio de Janeiro que solicitavam a isenção da dízima.

Considerações Finais

A riqueza proporcionada pelo ouro no século XVIII, a importância do porto do Rio de Janeiro como principal zona de contato com o ultramar e com as minas, a presença estrangeira e de portugueses sem licença do Reino para virem às conquistas, principalmente para atividades de corso ou ilicitudes, respectivamente, mostrava a projeção da colônia face à metrópole. Mais ainda, a abundância e fartura da colônia em comparação com o Reino português nos exibem a dependência do Reino à colônia.

Se no porto do Rio de Janeiro, mais ornado, aparelhado e guarnecido existiam práticas descaminhantes, o que pensar dos pequenos portos mais afastados do porto fluminense?

Segundo Laura de Mello e Souza e Maria Fernanda Bicalho (2000:41-2) o litoral da capitania do Rio de Janeiro “tornara-se um dos pontos mais concorridos para a escala de navios europeus que seguiam a rota das Índias Orientais e dos Mares do Sul”. Pelas mesmas razões, tornara-se “um local privilegiado para as atividades de corso e de pirataria”. E mesmo que o comércio com os estrangeiros fosse proibido nas colônias, “não se podia negar acolhida às naus que, depois da longa e por vezes tormentosa travessia do Atlântico, necessitasse de reparos, água ou mantimentos”. Isso era o que constava nas chamadas leis de hospitalidade feita entre os países da Europa.

Em relação à Alfândega da cidade do Rio de Janeiro e a cobrança da dízima, a retórica era um importante instrumento que dinamizava a administração tanto na colônia

quanto no reino. Cabia aos grupos sociais que participavam do movimento administrativo da Alfândega a aprendizagem da arte de persuadir as autoridades metropolitanas. O rei isentou a dízima dos gêneros provenientes da América? O que sabemos é que até 1738 as condições do contrato diziam que era para cobrar apenas a dízima sobre as fazendas provenientes do reino e Ilhas. Na verdade, nesse processo não se encontrou o parecer final do rei dom João V. A hipótese mais provável é que até 1738 a Alfândega da cidade do Rio de Janeiro não teria o direito de cobrar o imposto de 10 por cento sobre as fazendas produzidas na América portuguesa, ou seja, somente das frotas do reino.

Ao entender os portos explicamos a tessitura da sociedade colonial, como os grupos locais agem, se fortalecem, se sustentam ou simplesmente se desfalecem. Percebemos como a ordem metropolitana ora favorece ora se desconfigura, dando espaço a especificidades locais. O comércio ponto fundamental para gerir esse sistema colonial, se concentra em caminhos e descaminhos. Em resumo, nesse espaço colonial há uma imbricação e entre o político, o econômico e o social.

Referências Bibliográficas

ABRIL, Victor Hugo. Os modos de governar de Gomes Freire de Andrada no Rio de Janeiro: entre o poder central e os poderes locais no século XVIII (1733-1743). *Em Tempo de Histórias*, Brasília (DF), nº 11, p. 175-187, julho - dezembro 2008.

_____, FERNANDES, Valter. Poder Central e poderes locais: embates entre a governança e as instituições coloniais do Rio de Janeiro no setecentos. *Outros Tempos*, São Luís (MA), vol. 06, nº 07, p.72-88, julho de 2009.

BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez, e latino*. Coimbra: Colégio das Artes, 1712, 8 vols.

CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de Trapaça. Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2006.

FERLINI, Vera Lúcia Amaral, BICALHO, Maria Fernanda (orgs.). *Modos de Governar. Idéias e Práticas Políticas no Império Português séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

FERNANDES, Valter Lenine. Embates e ajustes na política e administração do Império Ultramarino Português: a dinâmica da alfândega do Rio de Janeiro (1728-1743). *Mneme* –

Revista de Humanidades. Caicó, Rio Grande do Norte, vol. 09 nº 24, setembro e outubro, 2008.

FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda, GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. GOUVÊA, Maria de Fátima, SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Nas Rotas do Império*. Vitória: Edufes/Lisboa: ICT, 2006.

GOUVÊA, Maria de Fátima. “A História Política no Campo da História Cultural”. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa (Paraná), vol. 03, nº 01, 1998.

<http://www.uepq.br/rhr/v3n1/fatima.htm>

HESPANHA, António Manuel, XAVIER, Ângela Barreto. *A Representação da Sociedade e do Poder*. IN: MATTOSO, José (org.). *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1999.

LARA, Silvia Hunold (org.). *Ordenações Filipinas. Livro V*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo, CARDIM, Pedro, CUNHA, Mafalda Soares da. *Optima Pars. Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. Lisboa: ICS, 2005.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 15ª ed. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1977.

SCWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e Sombra: Política e Administração na América Portuguesa do Século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

_____. BICALHO, Maria Fernanda. *1680-1720: o império deste mundo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.