

Fiscalidade e ilegalidades no Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis (1763-1808)

Helena de Cassia Trindade de Sá¹
Marcos Guimaraes Sanches²

Resumo: A fiscalidade foi um dos elementos estruturantes do Império português, servindo para efetivar o poder político e como alavanca para concentrar recursos econômicos em uma determinada região. O recolhimento de tributos mostrou-se fundamental para a defesa e conservação da colônia sendo os postos alfandegários valiosos para esse fim. Entretanto, a sonegação e a tentativa de burlar as regras estabelecidas foram práticas recorrentes. O contrabando e descaminhos na alfândega do Rio de Janeiro, não raro, provocaram conflitos entre os colonos e as autoridades que tinham o dever de combatê-lo. Apesar das tentativas de brecá-los, mantiveram-se de forma recorrente uma vez que sua prática auferia lucro para os agentes da própria colonização. Assim, é possível estabelecer como hipótese que essas práticas desviantes podem ser tratadas não apenas como uma forma de angariar riquezas como também, em certos casos, como forma de resistência dos mercadores em relação ao monopólio imposto pela metrópole. O desafio das autoridades era tentar reprimi-los, ainda que de forma suave para evitar antagonismos e dissensões.

Palavras-chave: Fiscalidade, Alfândega, contrabando, vice-reis, Rio de Janeiro.

Resumen: La fiscalidad constituía un elemento estructural del Imperio portugués; servía para consolidar el poder político y actuaba como mecanismo para concentrar recursos económicos en regiones específicas. La recaudación de impuestos resultó fundamental para la defensa y preservación de la colonia, desempeñando las aduanas un papel valioso en este sentido. No obstante, la evasión fiscal y los intentos de eludir las normas establecidas eran prácticas recurrentes. El contrabando y el comercio ilícito en la aduana de Río de Janeiro provocaban frecuentes conflictos entre los colonos y las autoridades encargadas de combatir tales actividades. A pesar de los intentos por frenarlas, estas prácticas persistieron, ya que

¹ Possui curso de formação de professores (1982) pelo Instituto Superior de Educação do Rio de Janeiro (ISERJ), Especialização em Educação (1983) pelo Instituto Superior de Educação do Rio de Janeiro (ISERJ), Graduação em Biblioteconomia (1989), Licenciatura em História (2013), Mestre (2016) e Doutora (2021) pelo Programa de Pós-Graduação em História Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Em 2024 começou o estágio pós doutoral no Programa de Pós Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo (USP). Está vinculada ao grupo de pesquisa, reconhecido pelo CNPQ, Portos, com sede no IFSul e Antigo Sistema Colonial: estrutura e dinâmica com sede na Universidade de São Paulo. Tem desenvolvido pesquisas na área de História, com ênfase em História do Brasil Colônia e História Moderna da Europa, atuando principalmente nos seguintes temas: História Econômica e Social, História das Alfândegas, Fiscalidade e Comércio Colonial, História do Rio de Janeiro.

² Possui graduação em História (1977), em Comunicação Social - Jornalismo (1978), e Pedagogia (1985), mestrado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1988) e doutorado em Programa de Pós Graduação em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1997). Atualmente é Professor Associado da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Sócio Titular do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, associado da Associação Nacional de História e Avaliador de cursos de graduação do Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Tem experiência na área de História, com ênfase em História do Brasil Colônia, atuando principalmente nos seguintes temas: Brasil colonial, Rio de Janeiro, propriedade e estruturas fundiárias, poder e estado colonial. Tem experiência de Gestão em todos os níveis de Ensino e no setor público, particularmente em instituições culturais.

generaban beneficios para los propios agentes de la colonización. Por consiguiente, cabe plantear la hipótesis de que estas actividades ilícitas no deben considerarse únicamente como un medio para acumular riqueza, sino también -en ciertos casos- como una forma de resistencia de los comerciantes frente al monopolio impuesto por la metrópoli. Las autoridades afrontaban el desafío de intentar suprimir estas prácticas, aunque con cautela, para evitar antagonismos y discordias.

Palabras clave: Fiscalidad, aduanas, contrabando, virreyes, Río de Janeiro.

Abstract: Taxation was one of the structuring elements of the Portuguese Empire, serving to effect political power and as a lever for concentrating economic resources in a given region. The collection of taxes proved fundamental to the defense and conservation of the colony, and customs posts were valuable for this purpose. However, evasion and attempts to circumvent the established rules were recurrent practices. Smuggling and unloading of goods at the Rio de Janeiro customs posts often led to conflicts between the settlers and the authorities who had the duty to combat them. Despite attempts to curb them, they continued on a recurring basis since their practice earned profit for the agents of colonization itself. Thus, it is possible to hypothesize that these deviant practices can be treated not only as a way of gaining wealth but also, in certain cases, as a form of resistance by merchants to the monopoly imposed by the metropolis. The challenge for the authorities was to try to repress them, albeit gently, in order to avoid antagonism and dissension.

Keywords: Taxation, Customs, smuggling, viceroys, Rio de Janeiro

Introdução

O estudo da fiscalidade, é indispensável a quem pretenda investigar as complexas relações entre economia, política e sociedade. Na advertência de Javier Pérez Siller (PÉREZ SILLER, 2020, p. 12-13), portanto, o problema não se esgota com uma abordagem econômica ou mesmo de administração fazendária.

No caso das monarquias da Época Moderna, seguimos o entendimento já consagrado pela historiografia de conceber a fiscalidade como elemento constitutivo da política de poder dos Estados modernos, conferindo-lhe um ‘papel central na sua efetivação’ (ANDERSON, 1985, p. 36). Trata-se, como caracteriza Ladurie, de um verdadeiro ‘complexo monárquico-financeiro’, no qual poder político e gestão econômica se completavam (LADURIE, 1994, p. 33). Aplicado ao contexto português, esse entendimento permite interpretar a fiscalidade não apenas como um mecanismo arrecadatório, mas como parte estruturante do próprio exercício do poder régio no Império. A centralização progressiva dos tributos, a ampliação das esferas de cobrança, como nas alfândegas e nas sisas, traduz essa lógica de um ‘complexo monárquico-financeiro’ em que a gestão econômica se articula ao reforço da autoridade política.

No Brasil, o Regimento do Provedor-Mor da Fazenda, entregue a Antônio Cardoso de

Barros em 17 de dezembro de 1548, constituiu-se no instrumento de criação e regulamentação do primeiro regime fiscal fazendário da colônia. Esse ordenamento sistematizava o funcionamento da administração fazendária, estruturada de forma verticalizada em dois níveis: a Provedoria-Mor e as Provedorias nas capitanias. Tal organização expressava a intenção de delimitar esferas de atuação, reduzindo possíveis áreas de atrito e tornando mais eficaz o regime tributário. (SANCHES, 2024, p. 104).

A partir dele institui-se o ano fiscal único, o estabelecimento de alfândegas e Casa de Contos em todas as capitanias e a escrituração fiscal em três livros básicos: dos Forais, Regimentos e Provisões; dos Direitos, Rendas e Contratos de Arrendamento e o do Pessoal das Armadas e Navios (SANCHES, 2024, p. 105). Em relação as alfândegas são esparsas as referências sobre o seu funcionamento específico nos primeiros séculos de colonização. Sabe-se que foram instituídas nos principais portos nas capitanias da Bahia, Pernambuco e no caso do Rio de Janeiro, logo após a expulsão dos franceses e a fundação da cidade.³ A documentação estudada só revela mais detalhes como contratos de dízimas e pautas próprias no século XVIII, momento de expansão das atividades mercantis, em grande parte fomentadas pela descoberta do ouro (Ver por exemplo: CARRARA; CAVALCANTE, 2016).

Dauril Alden, baseado em diferentes fontes, assevera que as dízimas só foram cobradas no Rio de Janeiro, em 1699, comprometidas com o custeio das defesas para o sul (ALDEN, 1968, p. 302). Parece ter seguido Pizarro e Araújo, que reproduziu o conhecido levantamento elaborado em 1733 pelo Provedor Siqueira Cordovil, com várias inconsistências como a cobrança do dízimo a partir de 1628, quando na verdade nesta data, o tributo passou a ser arrematado em cada uma das Capitanias (PIZARRO E ARAÚJO, 1945, p.238-248).

Estudos mais recentes apontam que a cobrança da dízima era preocupação da Coroa desde os primeiros anos da colonização. Documentos analisados nos levam a inferir sobre a sua imposição. O Alvará de 2 de fevereiro de 1641 autorizava os vassallos a negociarem com os súditos da Coroa de Castela no Rio da Prata para que se aumentasse o recolhimento dos direitos pagos na alfândega. Também uma carta do provedor-mor Mateus Ferreira Vilas Boas dirigida ao rei D. João IV em 1655, informa que as dízimas da alfândega que em alguns anos rendiam de 400 a 600 cruzados por falta de comércio com o Rio da Prata e Canárias não rendia mais coisa alguma, isso na Bahia, mas que assim que tivesse informações das demais capitanias avisaria (FERNANDES; SÁ, 2018, p.75-77). Cabe lembrar que as diretrizes

³ Sobre a alfândega do Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII ver a dissertação de Helena de Cassia Trindade de Sá intitulada “A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra de Restauração (ca.1580-ca.1668). (SÁ, 2016).

alfandegárias eram as mesmas para todas as aduanas do Império português.⁴ Assim, nos parece pouco provável e crível que só fosse cobrada a dízima na alfândega da Bahia no século XVII e não nos demais portos atlânticos, principalmente o porto carioca que foi um importante entreposto da América meridional com regiões do domínio da Coroa da Espanha.

No século XVIII, a aduana fluminense absorveu grande parte do comércio português, cujo padrão na primeira metade do século se assentava na reexportação de produtos europeus para abastecimento da região da Minas, principalmente, e no envio ao Reino de couros, açúcar, tabaco, pau-brasil e ouro (COSTA; LAINS, MIRANDA, 2011, p.259-260).

Descoberta de veios auríferos no centro-sul da colônia, a colonização do extremo sul e a iminência de invasões por outras nações do território fez com que houvesse necessidade de mais recursos para preservá-lo. Era pelo porto do Rio que saía todo o ouro com destino a metrópole e a necessidade de maior proteção da região demandava aumento da infantaria. Diante disso, o Conselho Ultramarino, que com a Resolução de 1671 passou a assumir responsabilidades militares solicitou ao governador Artur Menezes de Sá que providenciasse meios suaves de aumentar a arrecadação e ao reunir-se com os integrantes da câmara, estes ofereceram a dízima da alfândega sobre todas as mercadorias que entrassem naquela aduana de toda e qualquer parte que fosse, (FERNANDES, SÁ, 2018, p. 80) inclusive as da metrópole antes isentas o que foi aceito pelo Rei em Carta de 18 de outubro de 1699⁵.

A estrutura da arrecadação também foi profundamente alterada. Se até o final do seiscentos os dízimos arrematados incidentes sobre produtos agrícolas respondiam por mais de 50% dos rendimentos da Fazenda Real, a sua participação foi ultrapassada, no início do século seguinte, pela dízima da alfândega. Em resumo, enquanto em 1700, os rendimentos dos dízimos respondiam por 35,6% do total arrecadado, a alfândega não representava mais de 3%. Em 1734, a sua arrecadação somada a das passagens, etc. respondiam por cerca de 60% dos rendimentos (FRAGOSO, 2002, p. 41-70).

As dificuldades enfrentadas pela Fazenda Real na arrecadação direta da dízima da alfândega levaram a Coroa a instituir o contrato de arrendamento, a partir da década de 1720, pelo qual um particular assumia, por prazo determinado, a cobrança do tributo junto aos contribuintes. Em troca, comprometia-se a repassar à Fazenda Real o valor previamente estipulado, assumindo o risco de eventuais inadimplências ou variações de arrecadação,

⁴ Em 1650. O Provedor e Juiz da Alfândega Pedro de Souza Pereira afirma em carta ao rei que o despacho nas alfândegas se da mesma forma que se faz nas alfândegas do reino, (SÁ, 2016, p. 139).

⁵ IHGB. Conselho Ultramarino, 1,2,12, f. 73-77v. Oferta da Câmara do Rio de Janeiro oferecendo a imposição da dízima para todas as mercadorias.

garantindo maior previsibilidade às receitas⁶.

Não vamos nos aprofundar nesse aspecto, mas são conhecidas as diligências relativas à necessidade de pessoal, ao estabelecimento de rotinas administrativas e à adequação da estrutura física da repartição⁷, sempre tendo como pano de fundo o controle dos descaminhos e do contrabando⁸.

Outra questão que merece destaque diz respeito à separação dos ofícios de Provedor e Juiz da Alfândega, que deu origem a duas instâncias administrativas complementares, porém concorrentes. A cisão dos ofícios ocorreu no exercício de Luís Lopes Pegado na Provedoria. Este fora Escrivão desde 1687⁹, indicado por Ignácio Silveira Vila Lobos, pertencente a um grupo concorrente dos Correia de Sá. Tornou-se Provedor, em 1693¹⁰, após a morte de Tomé de Souza Correia, último herdeiro direto de Pedro de Souza Pereira.

Desde essa separação, o comando da Alfândega esteve a cargo de Manuel Correia Vasques, detentor de mercê de propriedade reiterada em 1705. Este era um legítimo herdeiro de famílias de destaque originadas pelos conquistadores, aparentado à família Correia de Sá, que controlara a Provedoria durante boa parte do século anterior, com destaque para o longo exercício de Pedro de Souza Pereira e de seus filhos. Os conflitos decorrentes dessa divisão de funções envolviam, sobretudo, a capacidade arrecadatória, reconhecida pelo Rei ao conceder ao Provedor Luís de Almeida, em 11 de março de 1709, o direito a 12 vinténs por pessoa ou escravo que se dirigisse às minas, a título de compensação pela redução de seus ganhos¹¹.

Manuel Correia Vasques renunciou ao cargo em 1743 em favor de João Martins de Brito, homem de negócios vinculado aos grandes comerciantes do Rio de Janeiro. Seu filho, Antônio Martins de Brito, sucedeu-o na função, enquanto sua filha, Escolástica, casou-se com Francisco Telles Barreto de Menezes, pertencente a uma família que monopolizava o Juizado de Órfãos.¹² Registre-se que Vasques havia se tornado Juiz por renúncia do proprietário anterior, Francisco Ignácio de Souza Correa, ocorrida em 17 de novembro de 1702, e confirmada em 1703 em seu favor. Essa transferência coincidiu com a separação dos ofícios

⁶ AHU – Códice, Cód. 1279, fl. 3-4 - Relação de todos os contratos, e mais rendas que tem sua majestade que Deus guarde na capitania do Rio de Janeiro.

⁷ IHGB. Arquivo. Conselho Ultramarino. 1.1.23.23, 11v – Necessidade de se fazer obras na alfândega.

⁸ Livro Segundo da Alfândega do Rio de Janeiro, fl. 7v-10v. In: CARRARA; CAVALCANTE, 2016, p. 240-246.

⁹ ANRJ. Cód. 61, Vol. 6, F. 203. Provisão de nomeação (serventia). 24.3.1687.

¹⁰ ANRJ. Cód. 61, Vol. 10, F. 378v. Provisão. 5.5.1693.

¹¹ ANRJ. Cód. 61, V. 15, F. 148v. Provisão. 12.01.1709.

¹² AHU, Cx. 51, D. 12008-12010. Rio de Janeiro. Castro e Almeida. Lisboa, 12 de junho de 1743 – Decreto pelo qual se fez mercê a Manoel Corrêa Vasques de poder arrendar a propriedade do ofício de juiz e ouvidor da alfândega do Rio de Janeiro.

de Provedor da Fazenda e Juiz da Alfândega, comunicada ao Governador pela Carta Régia de 4 de setembro de 1704, na qual a Rainha Regente dispensava o novo Juiz de ‘qualquer transgressão ou omissão’ que sobre ele pesasse¹³.

No plano da organização, este artigo divide-se em três partes além desta introdução e das considerações finais. A primeira faz um breve histórico da fiscalidade na colônia, a segunda trata do legal e do ilegal na aduana do Rio de Janeiro e a terceira se ocupa com a alfândega na época dos vice-reis na capitania fluminense. O destaque dado a essa instituição se deve a importância que adquiriu no que diz respeito a arrecadação tributária.

Caminhos da arrecadação e controle fiscal na América portuguesa

Ainda que se relativize a generalização do conceito de fiscalidade — o qual se expressa em múltiplas dimensões (régia, senhorial e eclesiástica) —, observa-se que a primeira delas adquire progressiva preponderância à medida que se avança para o século XVIII, acompanhando o crescimento das necessidades pecuniárias da Coroa. Nesse sentido, ‘a fazenda da Coroa era um dos componentes qualificados de uma fiscalidade que não monopolizava’ (CLAVERO, 1986, p. 155-177). Desde a Baixa Idade Média reconhece-se a consolidação de uma fiscalidade permanente e extrafiscal, que ganha centralidade na configuração das monarquias como centros políticos (BONNEY, 1998).

No caso específico da monarquia portuguesa, Vitorino Magalhães Godinho (1978, p. 29-74) e Oliveira Marques (1997, v. 1) já apontaram um conjunto de reformas empreendidas pela monarquia renascentista lusitana com o objetivo de ampliar os recursos da Fazenda Real, então comprometida com despesas crescentes. Foram intensificadas as cobranças no âmbito da circulação, como exemplifica a ampliação das Sisas — tributo de origem concelhia alçado à condição de obrigação nacional —, paralelamente ao maior controle sobre os direitos de entrada, com destaque para as rendas da Alfândega, cujo Foral na cidade de Lisboa remonta a 1587.

Embora Mafalda Soares da Cunha afirme que a historiografia identifica, na virada para o século XVIII, o exercício de uma ‘política de governação do Império’ que teria resultado na coincidência quase total entre a hierarquia das qualidades sociais dos nomeados para os diversos governos (2005, p. 87), tal quadro não se confirma na administração da Fazenda.

¹³ ANRJ. Cód. 61. Vol. 14, F. 276. Carta de Mercê da propriedade de Juiz e Ouvidor da Alfândega. 2/4/1705.

É fato que nesse período, a direção da Provedoria já não se encontrava restrita aos descendentes diretos da primeira elite¹⁴, passando a incluir, por exemplo, representantes do grupo mercantil em ascensão ou recém-migrados, como os Cordovil. No entanto, esses agentes incorporavam e reproduziam as estratégias clássicas de ascensão e legitimação próprias de uma sociedade de Antigo Regime: alianças matrimoniais com as principais famílias locais, aquisição de propriedades, busca por cargos e prerrogativas (inclusive enfrentando restrições, como no célebre caso da participação de negociantes nos ofícios camarários). Assim, ainda que ocorresse certa renovação de atores, mantinha-se a lógica de reprodução das hierarquias e a reafirmação das estruturas sociais tradicionais.

No campo administrativo, o final da gestão de Gomes Freire de Andrada (1733-1763) à frente do governo da capitania distingue-se não apenas pela ampla extensão de sua jurisdição, sobretudo a partir de 1748, quando passou a abranger toda a região centro-sul, mas também por expressar a inflexão da política portuguesa descrita por Nuno Monteiro, ou a prevalência da ‘razão de Estado’ (RIBEIRO, 2010; RIBEIRO, 2006) e a transição do paradigma jurisdicionalista para o estadualista, tal como formulado por Hespanha. Nesse contexto, buscava-se maior racionalidade administrativa e um controle fiscal e econômico mais eficiente.

Com a morte de Gomes Freire, o estatuto vice-reinal concedido aos governadores da capitania refletia não apenas sua relevância no contexto da América portuguesa, mas também a nova configuração política da monarquia. Tratava-se de uma ‘monarquia mercantilista’, para usar a expressão de Godinho, que combinava fiscalismo e fomentismo (GODINHO, 1976, p. 372-386; HANSON, p. 261; MAURO, 1989, p. 100). À explicação clássica de Godinho somam-se as contribuições da historiografia mais recente, que apontam para uma inflexão da política imperial no reinado de D. João V (1706-1750), de caráter ‘despótico e absoluto’, em sintonia com a crescente influência das ideias ilustradas e com a situação crítica de Portugal no contexto europeu (BICALHO, 2007, p. 37-56).

Nuno Monteiro reconhece que, até a década de 1720, permaneceram fortes as continuidades do reinado anterior; a partir desse momento, contudo, intensificou-se uma ‘ação mais articulada’ da monarquia, configurando-a como um centro político mais concentrado (absolutista, talvez), cujo exemplo mais evidente foi a ascensão das Secretarias de Estado em detrimento dos Conselhos (MONTEIRO, 2001, p. 961-987). Já sob o reinado de D. José I,

¹⁴ Seguimos aqui o conceito estabelecido por Flávio M. Heinz, que entende ser o termo empregado em um sentido amplo e descritivo, que faz referência a categorias ou grupos que parecem ocupar o “topo” de estruturas de autoridades ou de distribuição de recursos. (HEINZ, 2006, p. 7).

destaca-se a atenção conferida ao comércio pela ação do Conde de Oeiras (PEDREIRA, 1995) e a racionalização da administração fazendária com a criação do Erário Régio, em 22 de dezembro de 1761.

Essas mudanças institucionais caminharam em paralelo às transformações econômicas, expressas, por exemplo, na progressiva redução média dos ‘contratos régios’ entre as décadas de 1760 e 1780, como demonstra Pesavento. O autor evidencia a preponderância da dízima da alfândega e da senhoriagem da Casa da Moeda, que respondiam por cerca de 65% da arrecadação da Fazenda Real na capitania. Além disso, reafirma a ausência de crise no período e destaca outros elementos, como o fomento agrário, o comércio interno e a dinamização do mercado interno (PESAVENTO, 2013, p. 184-190).¹⁵

À luz dos aspectos analisados, pode-se afirmar que a fiscalidade desempenhou papel essencial na estruturação do aparato administrativo da colônia portuguesa na América. As receitas provenientes da cobrança de tributos não apenas possibilitaram o pagamento de soldos, como também financiaram os gastos com a defesa, assegurando, desse modo, a posse e a exploração do território.

A arrecadação de tributos aduaneiros na época dos vice-reis no Rio de Janeiro

Em 1763, após a morte do governador Gomes Freire de Andrade, um decreto do Rei D. José, determinou a nomeação do Conde da Cunha (1763-1767) como vice-rei e capitão general do Estado do Brasil por um período de três anos, indicando que este deveria fixar sua residência na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.¹⁶ Tão logo assumiu o governo e tomou ciência da situação detectou que além da guerra na fronteira do extremo sul, incluindo as perdas da Colônia do Sacramento e o Rio Grande que acarretou prejuízo considerável na arrecadação da alfândega carioca,¹⁷ uma vez que era por esta aduana que entravam e saíam as mercadorias daquelas regiões.

Era uma preocupação constante da coroa o bom funcionamento da alfândega, instituição responsável pela vigilância anticontrabando, o controle do comércio e por grande parte da arrecadação da capitania, servindo como fonte de recursos para a manutenção e

¹⁵ Os “contratos régios” computados pelo autor são “subsídio grande e pequeno dos vinhos, subsídio da aguardente do Reino e Ilhas, subsídio do azeite doce, guarda-costas, subsídio da aguardente da terra, passagem dos rios Paraíba e Paraibuna, passagens do rio São João, direito dos escravos que vão para Minas, dízima da chancelaria, novos direitos das provisões de cartas de seguro, guindastes, tabaco e mercês.

¹⁶ AHU, Cx. 67, D. 6286 – RJ Avulsos – Lisboa, 11 de maio de 1763. Decreto do Rei D. José nomeando o Conde da Cunha, como vice-rei do Estado do Brasil.

¹⁷ AHU, Cx. 70, D. 6443 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1763. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta do estado em que encontrou o governo do Rio de Janeiro.

segurança da própria colônia (SÁ; FERNANDES, 2018, p. 78). Nesse sentido, várias foram as recomendações para que os governantes ficassem atentos a dinâmica aduaneira.

Em julho de 1767, um ofício do Conde da Cunha dirigido ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar Francisco Xavier de Mendonça Furtado, relatava o incômodo dos moradores do Rio de Janeiro com o rigor com que tratava o contrabando,¹⁸ conduta decorrente do cumprimento fiel das ordens passadas a ele pelo monarca. Alegava que parecia impossível ser estimado pelos comerciantes e outros habitantes daquela Praça, dado que mesmo aqueles que não negociavam no presente, haviam herdado bens de seus pais adquirido por meio dessa atividade e junto ao patrimônio, embaraços com a Fazenda Real.¹⁹

Pela narrativa do Vice-rei, é possível inferir que existia uma relação simbiótica entre o legal e o ilegal na cidade carioca e a interferência em um desses polos poderia causar uma desarmonia social e, até mesmo, prejuízos à Coroa. Por essa razão, era preciso, segundo o próprio monarca, agir com prudência e astúcia o quanto fosse possível, sem deixar que a situação saísse do controle.²⁰ De acordo com o item oitavo das instruções que havia recebido da carta emitida por D. José em 17 de março daquele mesmo ano ficava bem claro qual deveria ser sua posição diante das desordens por ele encontradas na alfândega:

“os descaminhos ou contrabandos pretéritos [...] que sucedia em todas as alfândegas [...] pelo motivo da prevaricação dos oficiais e negociantes e que conhecendo do igualmente mandar proceder por essas desordens pretéritas e sucedidas em um tempo em que tudo era confusão e descaminho seria uma geral ruína do comércio e dos particulares que o faziam [...] e ordenava que por essas culpas passadas se não procedesse”.²¹

Para se evitar o prejuízo do comércio e, conseqüentemente, da própria arrecadação fiscal, obedecendo às ordens reais, o vice-rei mandou soltar os negociantes envolvidos em contrabando e descaminhos que se encontravam presos, mas ainda ponderou que a concessão de perdão aos fora da lei acarretaria a subtração de importante soma devida à alfândega e, conseqüentemente, traria dificuldade para o pagamento dos soldos de suas tropas de demais

¹⁸ Vale lembrar que sempre houve descontentamento e incômodo dos colonos e comerciantes com os representantes da Coroa na América. O grosso da documentação mercantil são de reclamações dos comerciantes contra algum funcionário régio.

¹⁹ AHU, Cx. 81, D. 7269 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 7 de julho de 1767 – Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando a prisão de acusados de contrabando de mercadorias proibidas e sonegação fiscal.

²⁰ *Idem*.

²¹ *Idem*

despesas de responsabilidade da provedoria.²² Apesar do perdão, o rei determinou que, daquela data em diante, se verificasse com todo o rigor as leis e ordens expedidas sobre o tema. Contudo, o que se observa é que a retórica sobre o cumprimento rigoroso da legislação era suplantada pelos interesses dos colonos a quem a Coroa portuguesa de certa forma desejava proteger, uma vez que esses eram os mesmos que garantiam por meio de negócios legais os lucros da metrópole.

Apesar de seguir as orientações reais, o Conde da Cunha temia que a “piedosa e incomparável mercê que El Rei foi servido fazer aos negociantes”²³, aos quais chamou de criminosos, servissem de estímulo para que outras pessoas cometessem os mesmos delitos, ou ainda outros mais graves, uma vez que aqueles já haviam sido perdoados pelos mesmos delitos de contrabando de fazendas proibidas na Pragmática de 8 de abril de 1739 como as sedas lavradas ou lisas de mais de uma cor, e ainda de descaminhos cometidos em anos anteriores e continuaram a cometer as mesmas ilegalidades.²⁴

Ainda no governo do Conde da Cunha uma carta enviada ao rei D. José redigida pelo administrador da Alfândega carioca Antônio Pinto de Almeida, informava a entrada de mercadorias provenientes da Costa da Mina na embarcação Nossa Senhora da Ajuda e São José, cujo capitão era Manoel Fernandes Lobo. Tal embarcação carregava escravos e fazendas secas sem o devido selo e a carta de guia daquele porto e sem ter pago os direitos por entrada na alfândega de Lisboa.²⁵ Assim, após exame das mercadorias pelo escrivão da descarga, o despacho delas foi impedido pelo juiz da alfândega Antônio Martins de Brito que determinou que fossem recolhidas e abrigadas nos armazéns daquela aduana.²⁶

O vice-rei Conde de Azambuja (1767-1769) governou o Rio de Janeiro por apenas dois anos e enfrentou problemas com o contrabando. Tentou controlar os ilícitos sem lograr sucesso. Ao contrário, os navios “com que mais se acautelou, foram os mais fizeram negócios” (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p. 44) com mercadorias contrabandeadas. A falta de controle estimulava a vinda de navios estrangeiros com o objetivo de burlar o

²² AHU, Cx. 80, D. 7159 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1767 – Ofício do Vice-rei Conde da Cunha, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a prisão de Manuel Ferreira, acusado da prática de contrabando.

²³ *Idem*

²⁴ *Idem*

²⁵ Entre esses gêneros destacava-se: panos de diversos tipos, lenços, penas, barras de ferro, linhas (AHU, Cx. 81, D. 7282 - RJ Avulsos. Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1767 – Carta do administrador da alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Pinto de Miranda ao rei D. José, informando a entrada de embarcação provenientes da Costa da Mina.

²⁶ AHU, Cx.81, D. 7289 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1767 – Ofício do Juiz e Ouvidor da alfândega do Rio de Janeiro ao Secretário de Estado do Reino e Mercês, Conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho, informando a entrada de embarcações da Costa da Mina sem o devido registro.

exclusivo comercial. Em carta ao secretário de estado do Reino e Mercês, conde de Oeiras de 23 de junho de 1768, relatava uma informação dada pelo governador da Colônia do Sacramento, de que o governador de Buenos Aires havia feito várias encomendas ao sargento-mor José da Silva Santos para que as remetesse do Rio de Janeiro. Vale lembrar que a “alfândega carioca era ponto primário de destino e tributação de mercadorias já que recebia os navios vindos da metrópole” (FERNANDES, 2023, p. 161) Esse comércio clandestino entre essas duas regiões foi recorrente durante o período colonial e tudo o que se mostrava feito para coibi-lo não passava de cortina de fumaça,²⁷ já que esse tipo de negócio era rentável para os dois lados: o da monarquia espanhola e o da portuguesa, que necessitava não apenas dos ganhos fiscais como também da prata oferecida pelo pagamento de mercadorias.²⁸ Pode-se então inferir que existiam algumas brechas no sistema, de acordo com as conveniências da Coroa.²⁹

Nas cartas instrutivas dirigidas ao Marques de Lavradio (1769-1778) quando da sua designação para ocupar o cargo de vice-rei, a Coroa insistia que era primordial “preservar os portos do Brasil do pestilencial contágio dos contrabandos”, em que estariam associados os ingleses e os confidentes dos jesuítas. Contra esses dois oponentes deveria se defender com a política, e se necessário, até mesmo com a força. Assim, só podiam ancorar barcos estrangeiros em caso de arribada forçada após criterioso exame devendo ser evitadas quaisquer negociações com os seus tripulantes (NOVAIS, 2011, p. 176).

Ao chegar no Rio de Janeiro, Lavradio logo percebeu a desídia em que se encontrava o porto carioca, no que dizia respeito ao recebimento de navios estrangeiros, e muito principalmente os ingleses que não obedeciam às regras e leis estabelecidas pela Coroa portuguesa. Diante desse quadro procurou agir politicamente com os mestres dos navios, agindo em consonância com a legislação que procurou verificar para saber quais se

²⁷ AHU, Cx. 15, D. 7535 RJ Avulsos. Rio de Janeiro, 23 de junho de 1768. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, conde de Azambuja ao secretário do estado do Reino e Mercês, Conde de Oeiras sobre a questão do contrabando.

²⁸ AHU, Cx. 117, D. 9561 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1781 – Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, Luís de Vasconcelos e Sousa, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre os artifícios utilizados pelos navios espanhóis que passam do Rio da prata para arribar no porto do Rio de Janeiro e nos das capitanias do sul.

²⁹ Ao contrário do comércio praticado pelos ingleses e americanos nos portos do Brasil, que causavam grandes prejuízos às fábricas portuguesas, as negociações clandestinas que faziam os espanhóis de Montevideu e Buenos Aires eram “vantajosas e mais interessantes a Portugal do que à Espanha”, já que exportavam do Brasil aguardente, açúcar e escravos. Em contrapartida, importavam principalmente a prata, couros, carne seca e sebo, de sorte que para saldarem e equilibrarem a sua importação com a exportação se viam obrigados a deixarem anualmente uma grande quantidade de patacas (DOCUMENTOS HISTÓRICOS. Correspondência dos governadores-gerais. V. VI dos Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1928, p. 441)

mantinham e quais haviam sido revogadas (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p. 44-45).

Observou também que por mais cuidadosos que fossem os governantes para se fazer cumprir as regras estabelecidas, a execução se tornava muito difícil, já que não podiam contar com os funcionários que eram os primeiros a sacrificá-las “por razão de seus interesses e utilidades particulares” (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p.44-45) Além disso, os comerciantes usavam estratégias com o intuito de esconder ao máximo as suas atividades ilegais da administração régia. Numa missiva dirigida ao seu antecessor, informou ter destituído os oficiais da alfândega por quem nutria desconfiança. Lavradio afirmava ter entrado naquela repartição impondo bastante exigência no que dizia respeito da descarga dos navios para evitar os muitos extravios e descuidos que a morosidade facilitava, ainda que considerasse impossível coibir os roubos em razão dos muitos que estariam dispostos a enganar. Contudo, considerava que as medidas que estavam sendo adotadas podiam evitar se não no todo, pelo menos uma parte dos descaminhos (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p. 172-173)

Em ofício ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, o vice-rei alegava ser grande a diminuição em que via o rendimento da alfândega que era maior consignação que havia para a satisfação das excessivas despesas com a manutenção da capitania. Ao verificar o motivo da decadência das receitas do Rio de Janeiro, Lavradio apontou irregularidades na Alfândega. Observou que não havia efetiva fiscalização dos navios que entravam naquele porto, uma vez que somente quando as embarcações chegavam ao ancoradouro é que se designava um guarda para vigiá-la. Este funcionário não fazia parte dos quadros permanentes da instituição sendo provido por empenho e recebendo uma diária de 320 réis (SÁ, 2021, p. 236). Esse tipo de contratação, favorecia que pessoas despreparadas para exercerem suas funções ficassem mais suscetíveis, e pelas suas necessidades, ou ambição se deixassem corromper por qualquer outra pessoa que lhe oferecesse um valor maior do que ali ganhava.³⁰

Outra questão a ser considerada, segundo o vice-rei, dizia respeito à possibilidade dos mestres dos navios que entravam no porto enviarem em pequenas embarcações de sua propriedade ou de pescadores locais, mercadorias para fazerem transportar às praias mais vulneráveis da costa (RAMOS, 2019, p. 51-52) o que permitiria um fácil desembarque, não

³⁰ AHU, Cx. 90, D. 7880 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 23 de junho de 1770 – Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Marques do Lavradio, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro sobre as dificuldades financeiras que encontrou naquela alfândega.

apenas dos gêneros que traziam de contrabando, como também aqueles de que não queriam pagar os direitos da alfândega.

Problemas não menos importantes eram as disputas de atribuições travadas entre o Juiz e o administrador da alfândega. A rivalidade entre esses oficiais causava desordens que se refletiam no afrouxamento da vigilância, fazendo com que fazendas sem selo e despacho na alfândega pudessem ser vendidas livremente pela cidade (SÁ, 2021, p. 237).

O vice-rei tomou várias medidas que visavam diminuir as desordens encontradas na alfândega: aumento do horário de expediente, que antes era das 9h30min às 11h; rigor no desembarque de tripulantes, permanência reduzida de mercadorias nos armazéns da aduana, obrigação de se prestar contas diariamente do número de barcos utilizados para desembarque de mercadorias, maior fiscalização das mercadorias, feitura de listagens das mercadorias por oficiais para serem entregues ao juiz da alfândega (SÁ, 2011, p.238-239).

O rigor com que tentava conduzir sua administração no que dizia respeito ao contrabando o levou a confiscar um navio particular que havia feito visita ao porto carioca acompanhando outros três da Companhia das Índias Orientais, trazendo mercadorias, o que contrariava as Reais Leis que determinavam a proibição de todos os navios estrangeiros entrarem nos portos da colônia a não ser por extrema e indispensável necessidade. Mas apesar do fiel cumprimento das leis o vice-rei demonstrou em sua epístola bastante cautela. Disse ele:

[...] eu me vi na precisão de fazer o confisco depois de extinguir todos os meios de prudência e moderação; este caso trouxe consigo uma negociação muito grande, porque os capitães dos outros navios, se quiseram opor-se à minha resolução, ou procure livrar-me deles, fazendo-os confessar a minha razão e procurando nestecasa comprometer o menos que fosse possível a nossa Corte. (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p. 44-45).

Vale lembrar, que durante boa parte do governo do Marquês do Lavradio as relações anglo-lusas foram bastante difíceis, uma vez que com o declínio dos rendimentos coloniais em razão da queda da produção de minérios como o ouro e diamantes a governação pombalina impôs medidas que desagradaram os comerciantes ingleses, especialmente aqueles estabelecidos na metrópole. Numa outra perspectiva, Portugal também dependia do governo inglês, tendo recorrido a solicitação de auxílio militar diante da conjuntura política na Europa e no extremo sul da América (FALCON, 2005, p. 25).

O que podemos inferir é que o vice-rei embora tenha tomado uma atitude drástica, confiscando as mercadorias de um navio de comerciante inglês, ainda que de forma prudente

e moderada, demonstrou-se temeroso de como essa atitude podia ser interpretado em Lisboa. Esse desassossego foi fruto de uma ambiguidade: zelar pela boa administração da Fazenda Real da qual dependia a conservação do Estado português e ao mesmo tempo não abrir conflitos com comerciantes ingleses e os próprios interesses da monarquia britânica. (CARTAS DO RIO DE JANEIRO, 1978, p. 44-45).

Quando o sucessor do Marquês de Lavradio e primeiro vice-rei do período pós-pombalino, D. Luís de Vasconcelos e Souza (1778-1790) assumiu o cargo, foi lembrado por meio das instruções, as quais “lhe deviam servir de programa de governo” (FREIRE, 1914, p. 758), que o combate aos contrabandos e descaminhos precisaria ser prioritário por esses serem os responsáveis não só pela “ruína dos vassalos” com também pela diminuição das receitas reais destinadas à causa pública (NOVAIS, 2011, p. 177)

No governo de Vasconcelos foram prestados importantes serviços no que se refere a alfândega como a reconstrução dos armazéns e sua ampliação com novos compartimentos (FREIRE, 1914, 777). Também durante sua administração abriu-se uma devassa a fim de que fossem apuradas as razões para a baixa captura de recursos na aduana e do número avultado de mercadorias apreendidas sem que fossem arrematadas e sentenciadas em notória falta de observância das leis e do Foral que orientavam o funcionamento daquela instituição (FREIRE, 1914, p. 827). Da mesma forma, a ordem que havia sido passada ao juiz e ouvidor da alfândega para que remetesse a Junta da Fazenda relação de todas as apreensões existentes naquela repartição, atestações de todas as fazendas das fábricas privilegiadas do Reino, cartas de guia das transportadas dos portos do continente e os livros da receita³¹ e quando foi apresentada se constatou várias inconsistências o que demonstrava desordem na arrecadação (FREIRE, 1914, p. 827)

Em 27 de julho de 1785, a Junta de Fazenda deliberou para que o desembargador ouvidor geral do crime, Antônio José Cabral de Almeida servisse como juiz privativo dos contrabandos e extravios, a fim de se investigar os contrabandistas, os extraviadores e os oficiais aduaneiros envolvidos nas desordens ocorridas nas dependências da alfândega a fim de se estabelecer a inocência ou a culpa desses atores. Do processo levado ao Tribunal da Relação, pelo Desembargador resultou-se a prisão do juiz da alfândega Antônio Martins Brito e mais quatro oficiais mais graduados daquela repartição. A acusação dizia respeito aos erros, faltas e omissões do administrador, do juiz e do escrivão relatados por dezesseis testemunhas

³¹ AHU, Cx. 127, D. 10178 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 14 de março de 1786 – Carta do juiz da alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Martins Brito à rainha D. Maria, queixando-se dos procedimentos do vice-rei do Estado do Brasil D. Luís de Vasconcelos e Sousa.

que causavam prejuízos a Fazenda Real, um por não requerer, o outro por não mandar e o outro por não fazer os livros e autos precisos logo que se faziam as apreensões para depois as sentenciarem (FREIRE, 1914, p. 828).

As testemunhas arroladas no processo relataram várias desordens, dentre as quais que o contrabandista José Antônio dos Prazeres trouxera mercadorias proibidas fazendo se passar por fabricadas no reino e ainda arrombou uma caixa que já havia sido apreendida na aduana e retirou dela as fazendas que conseguiu. Ao presenciar o ocorrido o porteiro, na ausência do juiz da alfândega, comunicou o fato ao administrador e ao escrivão que apesar de terem ido até o armazém em que estava a referida caixa, não tomaram atitude alguma e nem sequer fizeram uma relação do que nele continha (FREIRE, 1914, p.828).

Outra situação dizia respeito a João Antunes da Silva Guimarães que foi despachar na alfândega para o seu patrão, Francisco José de Freitas, barris de bacalhau e breu. Na saída daquela repartição, descobriu-se que havia escondido entre os gêneros outros produtos que foram apreendidos na frente do Juiz, do escrivão e do administrador. Ao tomar conhecimento do ocorrido, o dono das mercadorias escondeu-se na Igreja de São Francisco de Paula. Contudo, os autos de apreensão nunca foram encontrados e depois de algum tempo aquele voltou a circular pela cidade como se nada tivesse acontecido. (FREIRE, 1914, p.830).

Foi também mencionado que o juiz da alfândega comprava no ato do despacho os gêneros que cobiçava e não pagava os tributos devidos a Fazenda Real. Mercadorias foram trocadas por Thomaz Gonçalves que retirou de seus caixotes fitas inglesas trocando por outras de fábricas do Reino. Outra prática recorrente, segundo as testemunhas era a não cobrança dos dobros e tresdobros de algumas apreensões feitas (FREIRE, 1914, p. 831). O desembargador ouvidor geral do crime ainda achou na alfândega uns inventários de arrestos feitos nos anos de 1775 e 1778 e junto a eles algumas arrematações, dando falta de outras. Ao questionar o porteiro e escrivão, nenhum dos dois conseguiu responder o que havia ocorrido, dando declarações contraditórias. Enquanto o primeiro dissera que os artigos foram arrematados por Antônio Vaz Guimarães junto com outras fazendas, o que podia ser considerado falta grave porque uma vez proibidas não poderiam ser vendidas a nenhuma pessoa, o segundo não identificou quem arrematou e queria imputar toda a culpa ao juiz que permitiu o pregão, e não mandou fazer os autos (FREIRE, 1914, p. 829).

Em carta dirigida a rainha D. Maria, de de 14 de março de 1786, o juiz da alfândega, queixou-se dos procedimentos do vice-rei em relação ao seu trabalho naquela instituição, exigindo que apresentasse as contas das fazendas que existiam na alfândega descaminhadas aos reais direitos e outras que por falta dos despachos do Consulado encontravam-se em seu

poder. Alegou ainda que Luís de Vasconcelos e Souza mandou que fosse ouvido o Desembargador Provedor da Fazenda que remeteu os autos ao Desembargador Ouvidor do Crime, juiz Superintendente dos Contrabandos, José Cabral de Almeida, que havia sido eleito por ele, seu inimigo declarado na alfândega. Apontou que Almeida em comum acordo com o vice-rei e de seu protegido Luiz Viana Gurgel do Amaral, a quem julgava como um homem revoltoso e de má conduta, planejaram a troca de oficiais aduaneiros por outros da confiança deles.³²

Na missiva escrita em fevereiro de 1787 para a rainha, o juiz da alfândega acusou as testemunhas arroladas de serem parciais e com tendência de tomarem partido contra a ele e a favor do vice-rei, tendo sido a devassa, na sua opinião, conduzida com dolo e malícia e com a intenção de deixá-lo e aos outros oficiais na prisão por prazo indeterminado. De acordo com Martins Brito os negociantes da Praça fluminense que faziam parte do corpo do comércio não haviam sido inqueridos e sim uns de fora da cidade e atribuiu os baixos rendimentos da Alfândega o fato de o vice-rei ter indicado oficiais que não possuíam preparo para exercer os seus cargos. O despacho referente a epístola, embora a autoridade reconhecesse o caráter de lamúria contido no texto, também entendia que havia algum fundamento na petição em relação ao direito de defesa dos prisioneiros e solicitou que a causa fosse logo sentenciada de forma justa.³³

As instruções dos vice-reis repetiam insistentemente sobre o combate ao contrabando. Entretanto, apesar de toda a preocupação da Coroa com ilegalidades, essas só cresciam e não raro acobertadas pelos próprios atores que deveriam reprimi-las, como se pode observar na devassa citada acima. O Rio de Janeiro continuava sendo um local almejado pelos contrabandistas estrangeiros, que utilizavam de várias táticas para praticarem o comércio proibido, dentre elas as arribadas forçadas, mesmo com múltiplas tentativas de se barrar a penetração mercantil externa. Em relação às arribadas, a monarca D. Maria solicitava a máxima cautela no exame das embarcações estrangeiras que chegavam aos portos, para se evitar o contrabando (SÁ, 2021, p. 239).

Luís de Vasconcelos e Sousa teve como sucessor o Conde de Resende. Assim que assumiu o vice-reinado, este mandou fazer uma investigação para poder apurar os motivos

³² AHU, Cx. 127, D. 10178 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 14 de março de 1786 – Carta do juiz da alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Martins Brito à rainha D. Maria, queixando-se dos procedimentos do vice-rei do Estado do Brasil D. Luís de Vasconcelos e Sousa.

³³ AHU, CX. 129, D. 10278 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1787 – Carta do Juiz e ouvidor da alfândega do Rio de Janeiro, Antônio Martins Brito, que se encontra preso a rainha D. Maria, sobre os descaminhos que se tem praticado na devassa contra ele.

dos baixos rendimentos da alfândega, já que eram necessários para as “incríveis despesas que presentemente se fazem”³⁴ e do número elevado de mercadorias apreendidas nos seus armazéns sem se arrematarem, das desordens ocorridas em virtude da não observância das leis e do Foral que regulavam aquela instituição (SÁ, 2021, p. 189).

Durante o seu governo várias foram as queixas sobre o contrabando no porto carioca. No ano de 1792, o juiz de fora Baltazar da Silva Lisboa em ofício destinado ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, comunicou o fato de trinta e dois navios estrangeiros, na sua maioria ingleses, terem entrado no porto carioca e em 1793, sete embarcações inglesas introduziram um giro de contrabando jamais visto, vindo até mercadorias com selos falsificados, sem que fossem identificados pelos oficiais aduaneiros que se mostravam inteiramente inábeis para ocupar seus ofícios não só pela falta de percepção como pela infidelidade com que exerciam suas tarefas ao introduzirem eles mesmos guardas militares a bordo de navios, os quais vigiavam o desembarque das mercadorias.³⁵

O envolvimento dos oficiais em ilícitos que deveriam coibir era algo recorrente na alfândega. A falta de distinção entre o que era público e privado levava a esse tipo de situação que deve ser interpretada como parte integrante do próprio sistema colonial. O contrabando e os descaminhos faziam parte das possibilidades, em uma terra inóspita, distante no ultramar, de granjear riquezas, extraindo o máximo proveito da posição social que ocupavam ao prestar serviço à Coroa.

“Os colonos não se satisfaziam apenas com os lucros lícitos obtidos, mas vislumbravam ganhos complementares com as atividades ilícitas” (SÁ, 2021, p. 189). Ao burlarem as regras impostas pela metrópole vislumbraram oferecer mercadorias que eram restringidas e, ainda, as legais por preços mais competitivos. O envolvimento e a colaboração de várias camadas da sociedade podem também ser entendidas como um ato de resistência contra as restrições impostas pelas autoridades, uma vez que representava um desafio ao controle econômico da Coroa.

Combater o contrabando sem melindrar os contrabandistas ingleses não era tarefa fácil para os vice-reis e não foi diferente com o Conde de Resende. Havia interesses no plano da diplomacia que acabavam por gerar esse tipo de conflito. Portugal precisava do apoio militar e

³⁴ AHU, CX. 171, D. 12667 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 15 de maio de 1799. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Resende, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre as irregularidades no desembarque de mercadorias que vinham nos navios.

³⁵ AHU, Cx. 148, D. 11373- RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 10 de abril de 1793 – Ofício do Juiz de Fora do Rio de Janeiro, Baltazar da Silva Lisboa, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o contrabando dos navios ingleses que contam com a conivência dos oficiais da alfândega e dos guardas militares.

econômico britânico, em razão das contendas na Europa e na região do Rio da Prata (FALCON, 2005, p. 25). Dessa forma, criar embaraços com comerciantes daquele estado, que já se mostravam contrariados com ações das autoridades lusas que consideravam discriminatórias, poderia causar problemas com uma nação na época hegemônica.

Em 1794, o colono português Amador Patrício de Maia, que residia no Rio de Janeiro há cerca de quatro décadas escreveu uma missiva para Martinho de Melo e Castro queixando-se da quantidade expressiva de navios ingleses que circulavam pelo porto da cidade.³⁶ Insinuava haver conivência das autoridades locais com contrabandistas e afirmava que tais navios lançavam um volume grande de mercadorias, causando prejuízos aos cofres reais pela subtração de tributos. Também fez uma exposição pormenorizada de como eram descarregadas as mercadorias contrabandeadas para fugir da vigilância dos oficiais régios. (SÁ, 2021, p. 241). Apesar da queixa de Maia, acreditamos que se por um lado, alguns comerciantes que operavam de modo legal enfrentavam uma concorrência desleal, por outro, em relação ao sistema como um todo, o contrabando e os descaminhos possibilitavam dividendos que, no final das contas, beneficiariam algumas pessoas que eram também operadoras da própria colonização.

Ainda que tivesse tentado coibir as ilicitudes adotando várias medidas de controle e vigilância contra as arribadas forçadas e o desembarque de mercadorias dos navios no porto, o Conde de Resende não obteve êxito. O comércio ilegal incomodava os negociantes de Lisboa, que se queixaram ao Príncipe Regente a respeito dos abusos e prevaricações com que se introduziam na capitania fluminense mercadorias estrangeiras por contrabando em prejuízo dos seus negócios. Por outro lado, as iniciativas do vice-rei contra essa situação eram limitadas uma vez que ordens reais determinavam que os mercadores da nação inglesa, ainda que operando no comércio ilícito deveriam ser tratados com civilidade. Sendo assim, para utilizar de meios mais severos e violentos precisaria do apoio de autoridades metropolitanas para que o pusesse a salvo “da menor imputação ou causa de rompimento”.³⁷

Diversas questões dificultavam a repressão ao contrabando dos navios ingleses, uma vez que grande parte dos comerciantes da Praça do Rio de Janeiro clandestinamente fomentavam o comércio com os contrabandistas ingleses, sem se recordarem, segundo o

³⁶ AHU, Cx. 150, D. 11493 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1794 – Ofício de Amador Patrício de Maia a Martinho de Melo e Castro comentando o desempenho dos últimos vice-reis do Brasil na aplicação de medidas contra práticas de contrabando.

³⁷ AHU, Cx. 172, D. 12727 – RJ Avulsos- Rio de Janeiro, 10 de junho de 1799. Ofício do Conde de Resende a D. Rodrigo de Souza Coutinho, respondendo a ordem que recebeu para combater o contrabando no Brasil do qual se queixam os comerciantes de Lisboa.

Conde de Resende, das correlações mercantis que tinham com os homens de negócio de Lisboa e do Porto. Para o vice-rei aqueles comerciantes deveriam parar de estimular a entrada, no ancoradouro, de fazendas oriundas do Reino ou estrangeiras por meio de navios portugueses que fraudavam os direitos reais que deveriam ser pagos na alfândega da cidade o que causava sensível diminuição na arrecadação de tributos.³⁸

O Conde de Resende foi substituído por D. Fernando José de Portugal e Castro, Conde de Aguiar (1801-1806). Este também encontrou dificuldades no controle do comércio ilícito. Em 1802, o Visconde de Anadia, secretário de estado da Marinha e Ultramar, recomendava que se pusesse nos navios estrangeiros toda a vigilância possível e as mais ativas diligências para evitar o contrabando, mandando sempre proceder a um escrupuloso exame sobre as arribadas que todo o fundamento se devia reputar pela maior parte ser pretextada e quase nunca forçada. Acreditava que dessa maneira os vassalos prestariam um grande serviço ao Príncipe Regente e ao comércio da metrópole que se encontrava, na visão dele, decadente por causa da quantidade imensa de fazendas estrangeiras introduzidas de forma fraudulenta no Estado do Brasil, resultando pela abundância, uma depreciação do valor pelas quais eram vendidas. No ano de 1803, o vice-rei informou ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, sobre os autos de exames que mandara proceder em diversas embarcações estrangeiras que haviam entrado no porto carioca e da apreensão da carga de um navio americano e outro inglês, a qual mandou vender em praça pública. No mesmo ofício, reconheceu a dificuldade encontrada de se evitar inteiramente o contrabando, uma vez que se mostrava difícil a verificação dos reais motivos da arribada pela análise dos autos do exame.³⁹

Embora houvesse toda preocupação das autoridades, tanto metropolitanas, quanto locais, de se evitar o contrabando, esta prática parecia incontrolável, e se acirraram nos anos que precederam a chegada da corte no Rio de Janeiro. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde dos Arcos, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, datada de 22 de junho de 1807 pode esclarecer essa questão. No documento informava a autoridade reinol que ao desconfiar de que um navio inglês chamado Joly, bem como todos os outros estrangeiros que chegavam à cidade, não tinha outro fim que vender mercadorias contrabandeadas, ordenou que um oficial inferior e quatro soldados vigiassem suas manobras e o acompanhassem até dois dias após a data de sua partida.

³⁸ *Idem.*

³⁹ AHU, Cx.211, D. 14707 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 22 de junho de 1803 – Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, D. Fernando José de Portugal e Castro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, sobre as ordens para combater o contrabando.

No entanto, o vice-rei foi avisado pelo governador da Fortaleza da Barra que um dia após levantar âncora para seguir viagem, tinha atracado a bordo da tal embarcação, uma lancha de navio, que após ter sido carregada de fazendas, retornou de forma clandestina para algum ponto da costa, e apesar de ter expedido ordem de prisão do oficial inferior por prevaricação e redobrado as diligências para descobrir os contrabandistas e apreender os contrabandos, não logrou sucesso pela proteção que aquele negócio tinha na cidade.

Na opinião do vice-rei, a legislação vigente não tinha forças contra o então estado do crime de contrabando na colônia. Afirmava que seguindo os rastros das infrações não seria difícil chegar à conclusão de que quase todos os habitantes do lugar ou eram contrabandistas ou protetores destes. Acreditava que para se diminuir os contrabandos no Rio de Janeiro seria indispensável, em primeiro lugar, fazer de tudo para tirar da cidade alguns negociantes de grosso trato que eram os principais chefes daquele ilícito.

Outra sugestão dizia respeito à necessidade de autorizar o Vice-rei do Estado a proceder às apreensões, sem a interferência do aparelho judicial, contando apenas para este fim com presença de um feitor da Alfândega e um escrivão para que pudesse dar fé à quantidade e valor das mercadorias apreendidas, sob a inspeção de um oficial militar de mais graduação da confiança do referido Vice-rei.⁴⁰ Apesar de reconhecer a aspereza das providências sugeridas, e das graves razões que havia para elas não serem facilmente admitidas, D. Marcos de Noronha e Brito acreditava que sem elas, naquelas circunstâncias do Rio de Janeiro, seria impossível impedir a total ruína do comércio da colônia e outros males advindos do contrabando (SÁ, 2021, p. 252)

O impulso do comércio ilegal verificado a partir de 1799, praticado na capital da colônia e à vista até mesmo das autoridades, por vezes coniventes, revelava certa naturalização desse tipo de atividade, numa sociedade em que era tênue a linha entre o público e o privado. Os próprios comerciantes ingleses diziam abertamente não reconhecerem a jurisdição portuguesa nos portos brasileiros (ARRUDA, 2008, p. 114). Tudo isso era motivo de preocupação da Coroa que avaliava essa prática causar grande prejuízo aos comerciantes reinóis que se valiam do monopólio, sem contar na redução de tributos aduaneiros tão necessários ao funcionamento da própria administração da colônia (SÁ, 2021, p. 257).

⁴⁰ AHU, Cx. 246, D. 16752 – RJ Avulsos – Rio de Janeiro, 22 de junho de 1807 – Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, remetendo o auto da arribada do navio inglês Joly, por suspeita de cometer contrabando com comerciantes de grosso trato.

Considerações finais

Os descaminhos, e o contrabando foram abordados neste artigo como fruto não apenas de práticas marginais dos comerciantes que atuavam na capitania fluminense, mas também como reflexo de certa reação dos colonos aos mecanismos de exploração colonial e do monopólio imposto pelos comerciantes do reino, uma vez que as mercadorias contrabandeadas deveriam oferecer algum benefício econômico em relação as do comércio legal, caso contrário não compensaria os riscos oferecidos. Embora os funcionários coloniais que serviam a Coroa estivessem sujeitos a normas para a extração de tributos que rendiam altíssimas somas para o fisco, com frequência as burlavam, a fim de extrair para si uma fração dessa riqueza, ainda mais quando havia uma linha tênue entre o público e o privado e a práxis de certos comportamentos se apresentavam legítimas.

A contenção do contrabando embora fosse algo muito importante, não estava acima de algo essencial para a Coroa: o próprio comércio. E, em nome dele, até mesmo os atos puníveis pelo ordenamento legal deveriam ser relativizados, a depender das circunstâncias. Considerado de difícil controle, uma vez que envolvia não apenas os contrabandistas, mas também os oficiais régios que na verdade deveriam coibi-lo, o contrabando contou ainda com a proteção da própria população local que observava nas mercadorias dos comerciantes não portugueses, melhores preço e qualidade. Os descaminhos e contrabando necessitavam da estrutura oficial para se sustentarem. Além disso, até mesmo a Coroa por muitas vezes, preferia não confrontar os negociantes envolvidos nessa atividade, já que com seus cabedais também impulsionavam a colonização da distante região no ultramar.

No período dos vice-reis no Rio de Janeiro, o combate a práticas de comércio ilegal foram uma preocupação constante. Navios de diversas partes e principalmente os ingleses atracavam no porto carioca alegando motivos fortuitos, ainda que a intenção fosse de vender mercadorias para os colonos. A própria repressão deve ser relativizada, já que no caso dos comerciantes britânicos era prudente agir com certos cuidados para não criar conflitos diplomáticos. Portugal necessitava do auxílio da monarquia inglesa frente aos conflitos na Europa e até mesmo no extremo sul da América.

Pode-se dizer que a Coroa teve que lidar com os descaminhos e contrabandos, tolerando, transigindo a fim de manter ativo o comércio, ou seja, a compra e venda de mercadorias gerando com isso riquezas não apenas para os colonos como também para os homens de negócio do Reino, preservando dessa forma a essência da fiscalidade, da arrecadação e comércio. Apesar das violações existentes, a engrenagem do sistema de exploração colonial continuava a funcionar, logo tais problemas não negam o processo de

arrecadação de receitas por parte do Estado, tendo em vista que o comércio ilegal que funcionava em paralelo com o legal.

Referências Bibliográficas

ALDEN, Dauril. Royal Government in Colonial Brazil. 1968. Berkeley/Los Angeles:University of California Press.

ANDERSON, Perry. 1985. Linhagens do Estado Absolutista. São Paulo: Brasiliense.

ARRUDA, José Jobson Andrade. 2008. Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800-1808). Bauru: EDUSC.

BICALHO, Maria Fernanda.2007. Inflexões na Política Imperial no Reinado de D. João V Anais de História do Além-mar, Lisboa, p. 37-56.

BONNEY, Richard. The Rise of the Fiscal State in Europe (c.1200-1815). 1998. Oxford University Press.

CARRARA, Ângelo Alves; CAVALCANTE, Paulo (Org.). 2016.Alfândegas do Brasil. Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII.. Estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Editora Universidade Federal de Juiz de Fora.

CARRARA, Fiscalidade e Conjunturas Financeiras do Estado do Brasil, 1607-1718; 2014. Disponível em: <http://www.leitura.org/fiscalidade-e-conjunturas-financeiras-do-estado-do-brasil-1607>.

CARTAS DO RIO DE JANEIRO 1769-1776. 1978. Marquês do Lavradio. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Livro.

NOVAIS, Fernando A. 1995. Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial 1777-1808. São Paulo: Hucitec.

CLAVERO, Bartolomé. 1986. Senhorio e fazenda nos finais do Antigo Regime In: HESPANHA, António Manuel. Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. História Econômica de Portugal, 1143-2010. 2011. Lisboa: A Esfera dos Livros.

CUNHA, Mafalda Soares da.2005. Governadores e governantes do Império português do Atlântico.. In: BICALHO. Maria Fernanda e FERLINI, Vera Lucia Amaral. Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português séculos XVI a XIX. São Paulo: Alameda.

FALCON, Francisco José Calazans. 2005. O império luso-brasileiro e a questão da dependência inglesa, um estudo de caso: a política mercantilista durante a época Pombalina e a sombra do tratado de Methuen. Nova Economia. Belo Horizonte, 15(2).

FERNANDES, Valter Lenine. 2019. Império e colonização: alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700 – 1750). Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: Universidade de São Paulo.

FERNANDES, Valter Lenine. 2023. O porto, a alfândega da Colônia do Sacramento e sua relação com o Rio de Janeiro, 1680-1750. Tempo, Niterói, v. 29, n. 1.

FERNANDES, Valter Lenine; SÁ, Helena de Cassia Trindade de. 2018. Alfândega e fiscalidade no Rio de Janeiro. Revista de História e Economia, São Paulo; Lisboa, v.20.

FRAGOSO, João Luiz. 2002. Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica. Topoi. Revista de História, Rio de Janeiro, Vol. 3, N. 5.

GODINHO, Vitorino Magalhães. 1978. Finanças Públicas e estrutura do Estado In Ensaios II sobre a História de Portugal. Lisboa: Sá da Costa.

GODINHO, Vitorino Magalhães. 1976. Portugal y su Imperio (1680-1720)" In História Del Mundo Moderno (The News Cambridge Modern History). Tomo VI. Barcelona: Sopena.

HANSON, Carl A.1986. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. Lisboa: Don Quixote.

HEINZ, Flávio M. (Org). 2006. Por outra história das elites. Rio de Janeiro: Editora FGV.

LADURIE, Emmanuel Le Roy.1994. O Estado monárquico: França, 1460-1610. São Paulo: Companhia das Letras.

MARQUES, A. H. Oliveira. 1997. História de Portugal. Lisboa: Presença, 1997, Vol. 1.

MAURO, Frédéric. Portugal, o Brasil e o Atlântico 1570-1670. 1989.Lisboa: Estampa, Vol. II.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. 2001. Identificação da política setecentista. Notas sobre Portugal no início do período joanino. Análise Social, vol. XXXV (157), p. 961-987.

PEDREIRA, Jorge Miguel. 1995. Os homens de negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Tese (Doutorado em História). Universidade de Lisboa.

PÉREZ SILLER, Javier. 2020. Instauración de un régimen fiscal. Base de la oligarquía porfirista. Ciudad de México: Secretaría de Cultura, INEHRM, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

PESAVENTO, Fábio. 2013. Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do setecentos. Jundiaí: Paco Editora.

PIJING, Ernest. 2001.Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, n. 42.

PIZARRO E ARAUJO, José de Souza Azevedo. 1945. Memórias Históricas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Vol. II.

RAMOS, Cesar Augusto Ornellas. 2019. Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762). Tese (Doutorado). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

RIBEIRO, Mônica da Silva. 2010. “Se faz preciso misturar o agro com o doce”: a administração de Gomes Freire de Andrada, Rio de Janeiro e centro-sul da América portuguesa (1748-1763). Tese (Doutorado em História). Niterói, Universidade Federal Fluminense.

RIBEIRO, Mônica da Silva. 2006. “Razão de Estado” e administração: Gomes Freire de Andrada no Rio de Janeiro, 1733-1748. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. 2016. A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580-ca.1668). Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. 2021. Economia, fiscalidade e comércio: a alfândega do Rio de Janeiro (a.1750-ca.1808). Tese (Doutorado). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de; FERNANDES, Valter Lenine. 2018. Alfândega e fiscalidade no Rio de Janeiro (ca. 1580-ca.1750). Revista História e Economia. São Paulo; Lisboa, v.20.

SANCHES, Marcos Guimarães. 2024. O negócio da minha Fazenda: fiscalidade e administração fazendária no Brasil colonial. Rio de Janeiro: Nau Editora.