

As Condições do Contrato da Dízima da Alfândega e as Bases da Dinâmica Comercial no Rio de Janeiro (1700-1750)

VALTER LENINE FERNANDES*

I. I – Escolhas historiográficas

O tema da instituição alfandegária durante o período colonial é pouco analisado na historiografia brasileira. Diante disso, inicialmente podemos pressupor que a Alfândega dos anos iniciais até meados do século XVIII vivenciou duas fases: a “*de consolidação e de apogeu do Antigo Sistema Colonial*”. Com base na perspectiva das diferentes “*espacialidades coloniais*” analisaremos os estatutos do contrato da dízima da Alfândega. (RICUPERO, 2011: 5-6)

Através do estudo da Alfândega compreenderemos as práticas de cobrança da dízima das frotas vindas da Metrópole, de outras regiões do “Brasil”¹, e ainda da África e da Ásia. Nesse sentido, responderemos como eram as políticas metropolitanas sobre os cargos de controle da administração alfandegária e quais as origens, as relações e os interesses da administração metropolitana, dos funcionários e dos comerciantes. (RICUPERO, 2009: 13)

Na concepção de Joaquim Romero Magalhães, as Alfândegas eram essenciais “no processo de rendimentos da Coroa portuguesa. Ressalta que abaixo dos tratos ultramarinos, das Alfândegas provém a maior parte dos renditos da Coroa. Qualquer cobrança aduaneira seria a mais garantida e de mais simples efetivação, e a que a população menos sentia. Uma vez que desde cedo o rei entendeu que os cereais, que frequentemente se importavam, não deveriam pagar dízimas por entrada. Seria preferível uma população sem fome do que arriscar

* Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo - USP. Pesquisa financiada com Bolsa de Doutorado da Capes. Esse trabalho é um desdobramento da dissertação de mestrado e atualmente do projeto de doutorado. Agradeço, aqui, as ponderações valiosas do meu orientador Prof. Dr. Rodrigo Ricupero. Parte desse trabalho integra as discussões com o Rafael da Silva Coelho, Idelma Novais, Thiago Alves Dias, Ronaldo Capel, Beatriz Bastos e Leonardo Saad realizadas nas reuniões do grupo de pesquisa Antigo Sistema Colonial: estrutura e dinâmica. Sou grato ao Victor Hugo Abril, a Helena de Cassia Trindade de Sá, a Simony Valim e a Monique Silva de Oliveira pelos comentários escritos e indicações de documentos. E-mail: valterlenine@usp.br

¹ Utilizo a denominação “Brasil” com base na nota de rodapé número 1 da Introdução do livro *A Formação da elite colonial: Brasil c. 1530 – c. 1630*, p. 13 de autoria do Professor Rodrigo Ricupero.

perturbações. Cabe ressaltar que os restantes dos artigos que pagavam direitos, não eram de primeira necessidade.” (MAGALHÃES, 1997: 100)

Para o historiador português, “a fixação dos postos alfandegários foi uma preocupação, quer dos de terra quer dos de mar, isto desde 1540. Porque nem em todas as passagens e desembarques possíveis havia oficiais para procederem aos despachos, processos por vezes morosos, mas de relativa eficácia na cobrança. As fiscalizações e vigilâncias implicavam, por exemplo, que os panos que pagavam direitos fossem selados, o que desde logo permitia distinguir os que provinham de comércio legal ou de contrabando.” (MAGALHÃES, 1997: 100)

Graça Salgado, no livro *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*”, explica que “o principal objetivo da administração fazendária atinha-se ao controle das atividades mercantis e à consequente transferência das rendas para os grupos dominantes do Estado. Todas as diretrizes fazendárias tiveram como marco uma preocupação tributária capaz de realizar tal transferência.” Nesse sentido, o contrato e a cobrança da dízima da Alfândega colonial era um mecanismo de transferência de recursos para a Metrópole e proteção do território. (SALGADO, 1990: 83)

Fernando Novais aponta que “o projeto colonizador tinha sólida urdidura com a mentalidade da época absolutista. A política colonial das potências visava enquadrar a expansão colonizadora nos trilhos da política mercantilista.” Para Novais, podemos, pois, “particularizando o sistema colonial dizer que ele se apresenta como um tipo particular de relações políticas, com dois elementos: um centro de decisão (metrópole) e outro a (colônia) subordinado, relações através das quais se estabelece o quadro institucional para que a vida econômica da metrópole seja dinamizada pelas atividades coloniais.” (NOVAIS, 2006: 62)

Rodrigo Ricupero chama atenção da importância “em analisar o papel desempenhado pelos diversos agentes que impulsionavam e reagem as instruções, negociando, cedendo ou reformando instruções contrárias aos seus interesses.” (RICUPERO, 2011: 4) Assim, os registros dos funcionários da Alfândega, transcritos no livro *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*” de Graça Salgado, cruzados com os dados das correspondências trocadas com as diferentes instâncias de poder pressupõe como na prática

esses homens dinamizam suas relações na colônia e com a Metrópole. (SALGADO, 1990: 158-164)

Ricupero demonstra que “a colonização pode ser analisada por meio da divisão de tarefas entre a Coroa e os vassalos. Num primeiro momento – com as capitanias hereditárias -, a Coroa esteve quase ausente do processo de ocupação. Com a instalação do Governo Geral em 1549, com a criação das capitanias da Coroa em fins do século XVI e início do século XVII, com a retomada das capitanias privadas entre os séculos XVII e XVIII, a Coroa foi assumindo, gradativamente, papel cada vez maior, sem, todavia, abandonar o importante auxílio dos diversos vassalos.” (RICUPERO, 2009: 21) As ações dos funcionários da Alfândega serão estudadas dentro das fases de “consolidação” e “apogeu” do Antigo Sistema Colonial.

Portanto, ao apresentarmos os pressupostos historiográficos temos por objetivo demonstrar ao leitor uma base inicial dos historiadores que estamos utilizando para interpretação da Alfândega na primeira metade do século XVIII. Definida essa questão avançaremos para a análise do contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro.

I. II – As práticas administrativas da Alfândega

João Cordeiro Pereira, no livro “*Para a História das Alfândegas em Portugal no Início do Século XVI*”, afirma que “Portugal, nos princípios do século XVI, encontrava-se apetrechado com uma estrutura aduaneira homogênea, cujo funcionamento regular era assegurado por oficiais régios obedecendo a leis gerais, às práticas da fazenda real e aos instrumentos legislativos específicos das alfândegas, cobrando-se em todo território continental um imposto geral – a dízima – que, como um direito real sobre o comércio internacional, remonta aos primeiros tempos da Monarquia”. (PEREIRA, 1983: 9)

José de Souza Azevedo Pizarro ao abordar a dízima da Alfândega do Rio de Janeiro demonstrou que o imposto “teve origem voluntária dos cidadãos, e da Câmara, que conheciam a insuficiência dos rendimentos nos impostos antecedentes, para se pagar de todo a infantaria da guarnição da praça”. Estes cidadãos “quiseram a prevenção com qualquer parte que viessem o que aceitou, e agradeceu o rei em 18 de outubro de 1699”. (PIZARRO E ARAÚJO, 1820: 166)

O contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro² era arrematado no Conselho Ultramarino sob a ordem do Rei Dom João V. Tal ordem estabelecia valores, o número de frotas que chegavam à cidade e ainda os rendimentos que o contratador deveria pagar a Fazenda Real. Além disso, temos as condições e obrigações dos contratadores e de seus procuradores durante a vigência do triênio do contrato da dízima, que regulava normas sobre os gêneros transportados pelas embarcações que davam entrada no porto dessa capitania. Veremos que essas condições e obrigações diziam respeito a diversas práticas administrativas que deveriam ser normatizadas durante a exploração do contrato.

Uma característica que nos chama atenção é a base reflexiva metropolitana do contrato da dízima da Alfândega colonial. As condições eram baseadas na Alfândega de Lisboa ou do Porto, porém as Alfândegas em colônias tinham necessidades e características próprias. A localização urbana era um fator que contribuía para os constantes descaminhos, além disso, os personagens que atuavam no despacho de fazendas na cidade do Rio de Janeiro tinham características diversificadas. Diversidades que eram marcadas por senhores de engenho, homens de negócio moradores da cidade, homens livres pobres e negros que trabalhavam nas dependências da Alfândega dessa capitania.³

Quando iniciava e terminava o contrato da dízima? Qual o número de frotas estabelecidas pelo Conselho Ultramarino para o contratador e seus procuradores explorarem a dízima? O contratador tinha o direito de cobrar a dízima sobre os navios soltos? Ao ouvinte e ao leitor, informamos que essas são apenas algumas questões iniciais que permearão a nossa base reflexiva sobre as práticas administrativas do contratador controladas pelo Rei Dom João

² Utilizo como base de análise o seguinte documento: 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. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Vice-Reinado, Caixa 495, pacote 02, folha 12.

³ “No entanto, o que a colônia, no caso do Brasil, ou o império atlântico português possuíam de específico – e que dotava igualmente suas elites de uma singularidade em relação as elites europeias do Antigo Regime – era o facto de terem-se gerado numa sociedade escravista, que se gerou por sua vez na dinâmica do tráfico negreiro”. Maria Fernanda Bicalho. *Elites coloniais: a nobreza da terra e o governo das conquistas. História e Historiografia*. In: Nuno G. F. Monteiro; Pedro Cardim; Mafalda Soares da Cunha (orgs.). *Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005, p. 97.

V em forma de contrato. Contrato, que inicialmente nos remete a questões técnicas e comuns a todos os contratadores. Entretanto, o que se pretende aqui é uma análise qualitativa dessas questões.

Usualmente o contrato da dízima começava no dia primeiro de janeiro do primeiro ano e terminava no dia trinta e um de dezembro do último ano do triênio. Nessa perspectiva, o contratador e seus procuradores tinham três anos para explorar o contrato da dízima. Exploração que muitas das vezes contava com atrasos das frotas que vinham das cidades de Lisboa e do Porto ou sofria contestações por parte dos homens de negócio moradores da cidade que não queriam pagar a dízima sobre os gêneros produzidos na América portuguesa. Uma das condições do contrato é que o contratador tinha oficialmente direito sobre três frotas das cidades de Lisboa e do Porto mais os navios soltos, ou seja, os que circulavam com fazendas na cidade. Assim, foi escrito como primeira condição que,

...que principiaram os três anos do contrato no primeiro dia de janeiro e findará no último dia de dezembro, com declaração que nos mesmos três anos se hão de compreender três frotas e caso que dentro deles não cheguem lhes pertencerá todo o tempo lhe é, com efeito, ser inteirado das mesmas três frotas e que se algum dos navios que forem deste Reino ou Ilhas despachados para o Rio de Janeiro incorporado a frota ou fora dela forem arribados na Bahia, Pernambuco ou qualquer outro porto do Brasil donde lhe seja preciso descarregar e não possa seguir viagem ao Rio de Janeiro pertencerão os direitos das fazendas que levarem a ele contratador, fazendo-se para isso separação nos livros das Alfândegas...
(ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Em relação as frotas do Rio de Janeiro, mesmo que fossem a outros portos do Império português tinham por dever pagar os direitos das fazendas ao contratador da Alfândega fluminense. Temos por presunção que algumas frotas ou navios soltos paravam em outras capitânicas do Brasil, entretanto, até o presente momento do percurso de pesquisa não encontramos relatos de conflitos que envolvessem transferências de valores de direitos de gêneros que tenham desembarcado em Alfândegas de outras capitânicas da América portuguesa Um outro problema observado diz respeito aos constantes atrasos dessas frotas,

que não chegavam no prazo estabelecido de três anos, o que gerava a solicitação dos contratadores pela diminuição do valor do contrato arrematado no Conselho Ultramarino.

Cabe ressaltar, somente pertenciam os direitos do contratador as frotas que chegassem no prazo estabelecido de três anos. Sendo assim os constantes atrasos das referidas frotas geravam reclamações por parte dos contratadores da dízima. Tal determinação era baseada nas Alfândegas das cidades do Porto e de Lisboa e são citadas como referência em matéria da cobrança da dízima. Nessa concepção, a prerrogativa era a seguinte:

...como se pratica nesta Corte com os navios que vem para cidade do Porto com declaração que os navios que vem para cidade do Porto, digo, que os navios outros só pertencerão os que chegarem no tempo de três anos e de dos mais todos que saírem incorporados com a frota última que algum chegue passado o triênio.

(ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Era condição que todas as fazendas que chegavam nesses navios deveriam pagar a dízima e, caso, tivesse efetuado o pagamento em outra Alfândega deveriam apresentar uma certidão comprobatória. Para um esclarecimento maior, devemos explicar, que na ausência desta certidão deveria ter pago novamente o imposto de dez por cento sobre o valor total dos gêneros desembarcados nas Alfândegas anteriores. Assim, afirmava o contrato que a “*ele contratador lhe há de pertencer o direito de todas as fazendas que forem nos navios e entrarem naquele porto daquelas que costumam e devem pagar*”. (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Quando os navios chegavam ao porto era de responsabilidade do contratador indicar guardas para conferir e assegurar a carga que traziam nos seus compartimentos. Os mestres de embarcações eram notificados e logo após eram obrigados a apresentar a lista dos gêneros na mesa grande da Alfândega. De fato, havia todo um mecanismo administrativo e de

fiscalização quando ancoravam os navios na cidade para que não ocorresse o descaminho⁴ da dízima das fazendas. Eis o que dizia o contrato:

...que tanto que chegarem os navios aquele porto, ele contratador meterá neles guardas para assistirem enquanto não descarregarem e pelos oficiais da Alfândega serão visitados os mesmos navios e os capitães e mestres deles e ainda os das naus de guerra serão notificados assim que chegarem para fazerem manifesto das fazendas que levam apresentando na mesa da Alfândega... (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Em relação aos descaminhos na Alfândega da cidade do Rio de Janeiro existia uma condição para punir os responsáveis por essas ações em relação ao imposto da dízima. Quanto à questão da punição e dos benefícios ao personagem que denunciava o descaminho, a condição do contrato afirmava o seguinte:

...todas as fazendas que forem achadas fora dos ditos navios serão tomadas por perdidas e a pessoa em cujo poder se achar será preso e pagará três vezes de cadeia e sendo negro cativo será perdido, ou barco, ou canoa e qualquer pessoa particular poderá denunciar dos ditos descaminhos, ele terá a terceira parte e as outras duas partes serão para ele contratador, e do conteúdo nesta condição, se mandarão por editais públicos os mesmos navios para que chegue a notícia a todos e não alegarem ignorância. (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Nesse caminho reflexivo, o Rei Dom João V oferecia benefícios para as pessoas que denunciasses os descaminhos praticados na chegada das embarcações ao porto do Rio de Janeiro, com a intenção de conter as práticas ilícitas diante das práticas oficiais. Desta forma,

⁴ Estudos sobre o descaminho: Paulo Cavalcante. *Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2006; Ernst Pijning. *Dores de crescimento do Rio de Janeiro: o estabelecimento da ordem na capital pelo governador Luís Vahia Monteiro*. In: Stuart Schwartz & Eric Lars Myrup (Orgs.). *O Brasil no império marítimo português*. Bauru: Edusc, 2009, p. 182. Cf. Victor Hugo Abril. *Governança no ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (1733-1743)*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Pós-Graduação em História, 2010. Cf. Sobre a Câmara do Rio de Janeiro ver: Maria Fernanda Bicalho. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

o descaminhador corria o risco de ser punido e perder todas as fazendas que pretendia ausentar do pagamento da dízima. Nesse caso, cabia ao responsável pelo descaminho criar um grupo de relações que pudesse oferecer garantias da lucratividade da ilicitude nessa capitania. Mecanismos que contavam com o auxílio de escravos, de oficiais da Alfândega ou até mesmo com os homens de negócio, moradores da cidade para estabelecerem os seus negócios em paralelo com a cobrança oficial da dízima.

O contratador (homem de negócio) que arrematava o contrato deveria apresentar um quadro de funcionários que são os seguintes: um meirinho, um escrivão particular e, além disso, alguns guardas. Os respectivos pagamentos dos ordenados desses oficiais eram realizados pelo contratador. Todos deveriam zelar pela boa arrecadação do imposto de dez por cento e caso praticassem algum ato ilícito deveriam ser substituídos pelo mesmo contratador no tempo de três anos. No entanto, não podemos esquecer que o Juiz e Ouvidor da Alfândega, que pertencia a elite colonial, era o principal responsável pela resolução de todos os problemas que ocorriam nas dependências da Alfândega sendo a sua autoridade a máxima dentro da instituição. Desta forma verificamos dois grupos de poder distintos no interior da instituição.

Em relação à questão da nomeação dos funcionários pelo contratador, a obrigação era a seguinte:

Ele contratador apresentará um meirinho, seu escrivão e os guardas e os mais oficiais que lhe forem necessários e convenientes para a boa arrecadação da Fazenda Real a quem pagará ordenado a sua custa e pelas suas nomeações o Juiz da Alfândega lhe mandará passar mandado para servirem todo o tempo do contrato e sendo que não procedam como devem e faltem nas suas obrigações os poderá o dito contratador tirar, eleger outros... (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

Na mesa da abertura e na mesa grande o contratador também podia dispor de um feitor da sua confiança para conferir as fazendas que davam entrada na Alfândega da cidade. Nesse contexto, temos a seguinte problemática: o Rei Dom João V mantinha uma complexa

fiscalização sobre os oficiais régios? Sim, esse sistema permitia a autoridade metropolitana vigiar os mecanismos administrativos praticados na Alfândega fossem eles lícitos ou ilícitos. Porém, constantemente nesses espaços constituíam redes sociais que geravam mecanismos de exploração de parcelas do Antigo Sistema Colonial. Assim, estava escrito no contrato que:

Na mesa da Abertura da Alfândega poderá ele contratador ter um feitor que assista nela como o escrivão da mesma mesa como tem o contratador do consulado da Alfândega desta cidade e na mesa grande se não dará despacho não indo os bilhetes assinados pelo mesmo feitor o qual será obrigado a assistir na mesma mesa e as horas que dispõe o regimento. (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

A repartição que conferia a veracidade do pagamento da dízima era a casa do selo. Quanto ao selo o monarca estabelecia a seguinte obrigação:

...que na dita Alfândega haverá casa do selo em que se selarão todas as fazendas que a ela forem o qual o selo não será como o que serve ao presente senão como da Alfândega de Lisboa, de chumbo, mas diferente nas armas ou marcas que o Conselho determinar e as fazendas que não são de selos, se marcarão de frente que se faça o reconhecimento que foi despachado e nas ocasiões das frotas será obrigado o zelador muitas pessoas para se dar todo o bom expediente ao despacho das fazendas... (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 12)

O selo cumpria a função de autenticar os gêneros que passavam pela mesa da abertura e da conferência. Autenticação que garantia a legalidade dos valores e do peso das fazendas que eram despachadas na Alfândega. Outro ponto que devemos ressaltar é a questão do aumento de oficiais administrativos na chegada das frotas. Esse aumento está ligado ao volume do aumento do comércio, ou seja, era necessário um grande contingente para fiscalizar a entrada de fazendas no porto da cidade. Porto que a todo instante era alvo constante de descaminho de gêneros que ficavam nas embarcações ancoradas aguardando os oficiais da Alfândega. Descaminho que na maioria das vezes era causado por falta de estrutura de armazenamento na dependência urbana da Alfândega do Rio de Janeiro. Assim o monarca acreditava que quanto

menor o tempo das fazendas nas embarcações menor seriam os descaminhos nas frotas que chegavam a essa capitania.

Além disso, eram constantes as reclamações da falsificação do selo das fazendas que davam entrada na Alfândega. O contrato oferecia uma obrigação que determinava uma norma legislativa para praticantes do ato de falsificação durante a conferência dos gêneros que passavam pela Alfândega. Assim, afirmava que:

...todas que se acharem sem o selo serão perdidas e as pessoas cujo poder estiverem pagarão três dobro da cadeia na forma da condição terceira com declaração que ainda que o selo seja diferente se não selarão mais fazendas que as se selão na Alfândega desta cidade e pela mesma forma. (ANRJ, Vice-Reinado, caixa 495, pacote 2, folha 13)

Devemos novamente enfatizar o caráter comparativo entre a Alfândega do Rio de Janeiro e as Alfândegas do Reino. Apesar das semelhanças gradativamente a Alfândega colonial desenvolvia mecanismos próprios de cobrança do imposto de dez por cento sobre os gêneros que entravam no porto dessa capitania. Nessa perspectiva, a Coroa portuguesa ao longo do tempo modificava o modo de mandar sobre os personagens que participavam da dinâmica administrativa dessa instituição. Além de adaptar os contratos aos problemas da estrutura urbana da cidade, dos atrasos das frotas de Lisboa e do Porto e dos conflitos da elite colonial. Portanto, devemos analisar as Alfândegas sob a ótica da especificidade colonial e metropolitana.

O Rei Dom João V concedia a isenção da dízima a um número reduzido de pessoas como por exemplo os padres que não precisavam pagar dízima sobre o vestuário e outros gêneros de serventia para os conventos. Também era uma prática cotidiana alguns homens de negócio solicitarem a isenção ou a diminuição da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. Na maioria das vezes alegavam que apenas as fazendas vindas do Reino deveriam pagar o imposto de dez por cento. Além desses, também, analisamos o grupo dos senhores de engenho que alegavam que antes da criação desse imposto não pagavam a dízima e, por isso, solicitavam a isenção sobre os gêneros vindos da Europa. Os contratadores não concordavam

com essas solicitações, pois prejudicavam o rendimento do contrato. Dessa forma achavam que todos deveriam pagar os dez por cento sobre os gêneros que entravam no porto da cidade para a preservação da sua lucratividade.

Assim, o processo de cobrança da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro ocupa um destaque para a compreensão das condições do contrato arrematado por homens de negócio no Conselho Ultramarino e para as bases do comércio entre a Metrópole e o Rio de Janeiro. Por fim, sabemos das lacunas deste trabalho no estudo da ocupação de cargos⁵ na Alfândega por membros da elite colonial, que segundo o historiador Rodrigo Ricupero a participação desse grupo na administração “não causa espanto”, pois foi uma “ampla possibilidade de constituição de patrimônio”, como por exemplo podemos citar Manoel Corrêa Vasques que foi Juiz e Ouvidor da Alfândega e um dos maiores proprietários de Engenho do Rio de Janeiro. (RICUPERO, 2009:125)

Conjunto documental

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Fundo Vice-Reinado, Caixa 495, pacote 02.

Referências Bibliográficas

ABRIL, Victor Hugo. **Governança no ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (1733-1743)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Pós-Graduação em História, 2010.

ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. **Memórias Históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas a jurisdição do vice-rei do Estado do Brasil, dedicadas a El-Rei Nosso Senhor Dom João VI**. Rio de Janeiro, Imprensa Régia, 1820.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BICALHO, Maria Fernanda. **Elites coloniais: a nobreza da terra e o governo das conquistas. História e Historiografia**. In: Nuno G. F. Monteiro; Pedro Cardim; Mafalda

⁵ Ver tema: Fazenda / Capitania. Cargo: Provedor / Juiz da Alfândega e outros cargos. Graça Salgado (coordenadora). *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 158-164.

Soares da Cunha (orgs.). *Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

CARRARA, Angelo Alves. **Agricultura e pecuária na capitania de Minas Gerais (1690-1750)**. Tese (doutorado), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de Pós-Graduação em História, 1997.

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de Trapça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2006.

COSTA, Leonor Freire. Remessas do ouro brasileiro: organização mercantil e problemas de agência em meados do século XVIII. In: *Análise Social. Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*. Lisboa: vol. 42,n.182, 2007.

FERLINI, Vera Lúcia Amaral. **Terra, Trabalho e Poder**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

_____. **Açúcar e Colonização**. São Paulo: Alameda, 2010.

FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. A fazenda. In: José Mattoso (Direção); Joaquim Romero Magalhães (Coordenador). **História de Portugal: no alvorecer da modernidade** (Volume III). Edição Acadêmica. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MENZ, Maxiliano Mac. As “Geometrias” do tráfico: o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796-1807). In: **Revista de História**, São Paulo, n. 166, janeiro-junho, 2012.

NOVAIS, Fernando A.. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1707-1808)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

PEREIRA, João Cordeiro. **Para a História das Alfândegas em Portugal no Início do Século XVI**. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1983.

PIJNING, Ernst. Dores de crescimento do Rio de Janeiro: o estabelecimento da ordem na capital pelo governador Luís Vahia Monteiro. In: Stuart Schwartz & Eric Lars Myrup (Orgs.). **O Brasil no império marítimo português**. Bauru: Edusc, 2009.

PRADO Junior, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: editora Brasiliense, 1994.

RICUPERO, Rodrigo. **A Formação da Elite Colonial: Brasil, c. 1530 - c.1630.** São Paulo: Alameda, 2009.

_____. Diretrizes Coloniais: Legislação e práticas de dominação. In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História –ANPUH – **Anais.** São Paulo, julho de 2011.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio no Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do império português. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.