



A Alfândega do Rio de Janeiro na União Ibérica: estruturação e dinâmica  
(ca.1580-ca.1640)

HELENA DE CASSIA TRINDADE DE SÁ\*

Em 1634, o então rei de Portugal, D. Filipe IV disse a Câmara de Lisboa que a maior parte do rendimento da Coroa Lusa dependia do comércio do Brasil. (FREIRE de OLIVEIRA, Apud FRANÇA, 1997.) Essa relevância do Estado do Brasil começou a ser desenhada no final do século XVI, quando a América portuguesa passou a integrar as malhas mercantis da monarquia e a rivalizar suas receitas com as oriundas do Estado da Índia. (LOUREIRO,2014:p.90)

Diante desse contexto podemos mensurar a importância das Alfândegas para a Coroa, já que eram as instituições encarregadas da aplicação de medidas de caráter econômico em ações que tinham por objetivo promover a regulação do mercado. Também respondiam pela supervisão das fronteiras marítimas, do controle de entrada e saída de navios, arrecadação de tributos incidentes sobre as mercadorias que circulavam pelos portos, e ainda garantidoras do exclusivo comercial, isto é, do monopólio imposto pela metrópole que proibia legalmente o comércio da colônia com os reinos estrangeiros, não só através de barcos ou de mercadores desses reinos, como através de barcos ou mercadores reinos que partissem da colônia para outro local diferente de Portugal. (RICUPERO,2016:p.4)

As Alfândegas foram instaladas na colônia lusa americana logo no início da colonização. O Regimento dos Provedores, datado de 1548,<sup>1</sup> concedido ao Provedor-mor Antônio Cardoso de Barros estabelecia que em cada capitania da América devesse haver uma Alfândega. Tal documento, assim como o Foral da Alfândega de Lisboa (1587)<sup>2</sup> regulavam as aduanas na colônia. De acordo com o supracitado Regimento, todas as naus e navios provenientes do Reino ou de fora dele deveriam se dirigir diretamente a alguma parte onde houvesse Alfândega, para ali serem vistos, descarregarem e pagarem, se fosse o caso, a dízima das mercadorias que estavam trazendo. Em relação à dízima uma Minuta do Conselho da Fazenda de 1616 determinava que todos os navios portugueses que tivessem saldado a dízima nas Alfândegas portuguesas, mostrando disso as certidões comprobatórias estariam

---

\* Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Vinculada ao grupo de pesquisa reconhecido pelo CNPq, MANTO, Núcleo de Estudos Coloniais. Está sob a orientação do Prof. Dr. Marcos Guimaraes Sanches. Este trabalho é parte da dissertação apresentada ao PPGH da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Agradeço os comentários do Prof. Dr. Rodrigo Ricupero, do Prof. Valter Lenine Fernandes e do Prof. Bruno Corrêa de Sá e Benevides.

<sup>1</sup> Regimento de Antonio Cardoso de Barros. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *Raízes da formação administrativa do Brasil*. Tomo I. Rio de Janeiro, IHGB. 1972.

<sup>2</sup> Foral da Alfândega da Cidade de Lisboa. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reais*. Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.



isentos do pagamento desse tributo nas Alfandegas da colônia lusa americana. Entretanto, as mercadorias da terra que fossem para qualquer outro lugar fora do Reino deveriam pagar nas aduanas

da colônia, a dízima de saída. Para os navios pertencentes a mercadores de outros Reinos que ao Brasil trouxessem ou levassem mercadorias para seus locais de origem teriam que satisfazer o pagamento do referido imposto da dízima na entrada e na saída dos portos brasileiros.<sup>3</sup>

O Foral ainda estabelecia que qualquer tipo de embarcação, mesmo que em caso fortuito, deveria se dirigir ao porto e estaria sujeita às autoridades alfandegárias. Dessa forma, tão logo as naus, urcas e navios chegassem ao local de franquia<sup>4</sup>, o guarda-mor da Alfândega entrava na embarcação e levava consigo os guardas que permaneceriam ali até que se finalizasse a descarga. O comerciante Francisco Soares, em carta de 1597 dirigida ao seu irmão que se encontrava na Europa, relatou os procedimentos dos oficiais aduaneiros no Rio de Janeiro. Segundo o mascate, tão logo ancorou o seu navio no porto, os oficiais da Alfândega entraram e percorreram a embarcação com “grande afã”.<sup>5</sup>

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

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

Após essas medidas o provedor entregava ao guarda-mor uma relação das mercadorias que haviam sido registradas pelo escrivão da mesa, a fim começar a descarga do navio. Todo o procedimento teria que ser acompanhado pelo escrivão, que faria o registro em um livro numerado de tudo o que fosse retirado do navio, de maneira que nenhuma mercadoria ficasse na embarcação.

Cabia aos mercadores fazerem o despacho e quitarem os direitos na Alfândega, que correspondiam a dez por cento do valor das mesmas que poderia ser pago em mercadoria na proporção de um para dez ou em dinheiro, para os casos em que as fazendas não pudessem ser pagas daquela forma. Era da competência do provedor e dos oficiais da mesa da Alfândega o despacho, a avaliação e o estabelecimento do preço das mercadorias para fins fiscais, uma vez que não havia nesta época uma pauta a ser seguida, o que só viria a acontecer em 1700, quando o Provedor e negociantes elaboraram a primeira Pauta da Alfândega do Rio de Janeiro.<sup>6</sup> As mercadorias que tinham preços gerais eram avaliadas e despachadas por eles. No entanto, as que fugiam desse padrão teriam de receber avaliação particular. Nesses casos, um minucioso exame era feito pelo provedor, pelos oficiais, feitores e por

---

<sup>3</sup> AHU, Luisa da Fonseca, Bahia. Cx.1, D.51 – Minuta do Conselho da Fazenda acerca dos direitos dos navios que vão para Buenos Aires.

<sup>4</sup> Local onde as embarcações podiam fundear, sob controle aduaneiro.

<sup>5</sup> Documento curioso. *RIHGB*. Rio de Janeiro, IHGB, n.147, tomo 93.p.151.

<sup>6</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro. Cx. 12, D.2394-2395 – Carta do Provedor da Alfândega acerca da cobrança da dízima.

outras pessoas que fossem convocadas para tal tarefa, a fim de se estabelecer um valor justo, que deveria estar em consonância com o cobrado na região.

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

Para a remoção da mercadoria nas alfândegas era necessário apresentar a relação delas ao feitor e aos porteiros para que pudessem conferir com o que estava lavrado no Livro da Receita. Se tudo estivesse de acordo com o arrolado, as partes podiam retirar as fazendas.

Em relação à saída do porto, nenhuma embarcação poderia se afastar do ancoradouro sem o devido arbítrio da Alfândega. Os mestres dos navios eram obrigados a levar a descrição de toda a carga de mercadorias para apresentar ao provedor e aos oficiais da Alfândega e ainda pagar os tributos devidos. Somente após todo esse trâmite e de posse da certidão do despacho a embarcação poderia partir.

Embora não tenhamos dados numéricos ou quantitativos sobre a Alfândega no período da União Ibérica, podemos inferir que essa instituição, braço econômico e fiscal da administração, já tinha nesse momento uma atuação presente, fiscalizando e exercendo controle sobre a movimentação comercial.

O Rio de Janeiro, com um porto bem localizado, servia de escala para os navios que navegavam pelo Atlântico Sul. Com o incremento do comércio com a região do Rio da Prata, pouco a pouco, a cidade cresceu e ganhou destaque no seio do Império português. Como consequência a sua Alfândega também acompanhou esse movimento, embora nessa época a sua atuação tivesse sido mais modesta do que se verificou no século XVIII.<sup>7</sup> Contava com o provedor que era também o juiz da Alfândega, o escrivão e almoxarife, o porteiro, guardas e meirinho do mar. No processo de carga e descarga dos navios, o trabalho dos “negros da terra” aos poucos foi sendo substituído, no século XVII, pelo trabalho do africano escravizado.

Em relação aos ofícios da Fazenda Real no Estado do Brasil, estes eram de provimento do Rei, podendo os governadores, em seu nome o fazer excepcionalmente nos casos de falecimento ou impedimento, até que a nomeação definitiva fosse efetivada. Exigia-se de seus ocupantes pureza de sangue, ou seja, não possuírem ascendência de mouros e judeus, e ainda nunca terem exercido ofício mecânico, embora houvesse exceções. Os oficiais tinham seus cargos distribuídos pelo monarca em

---

<sup>7</sup> Para o século XVIII vale ressaltar os trabalhos sobre a Alfândega do Rio de Janeiro dos historiadores Valter Lenine Fernandes(FERNANDES, 2010.) , Renata Moreira Ribeiro(RIBEIRO, 2012.) e Grazielle Cassimiro Cardoso (CARDOSO, 2013.).

geral, por três anos e de alguma maneira já haviam prestado serviços a Coroa. No Rio de Janeiro, esses oficiais eram membros, em sua maioria, de família proeminentes da capitania com destaque nas ações de conquista e colonização do território.

A ocupação do cargo de provedor demandava vínculos com outras autoridades, como o governador, que era o braço da metrópole na colônia, e com os membros da Câmara. Isso favorecia o seu envolvimento em diversas tramas e conflitos.

Os cargos da hierarquia inferior da Alfândega, nos séculos XVI e XVII eram oferecidos aos vassallos como forma de mercê por favores prestados à Coroa. Os oficiais aduaneiros podiam ser serventuários ou titulares de seus cargos, mas tanto a titularidade do ofício como a serventia eram mercês conferidas pelo rei. Como patrimônio real, a concessão desses cargos obedecia a determinados critérios sociais e políticos. Após a nomeação cabia ao provedor da Fazenda Real dar posse aos oficiais da Alfândega obedecendo a um rito em que se fazia um juramento de bem servir ao Rei e às partes perante os Evangelhos.

No Rio de Janeiro destacamos os seguintes provedores como tendo sido nomeados pelo rei, durante o período filipino, de acordo com os registros nos livros das Chancelarias reais: Luís de Abreu, Constantino de Almeida, João de Bastos, (Chancelaria de D. Filipe II), Francisco de Pina, Diogo Mariz, Francisco Cabral Homem, Diogo de Lopes Bulhão (Chancelaria de D. Filipe III), Domingos Correia, Pedro de Souza Pereira (Chancelaria de D. Filipe IV).<sup>8</sup> A ausência de dados relativos aos demais provedores nos leva a ter por hipótese que a nomeação destes tenha sido dada pelos próprios governadores. Durante um longo período a administração fazendária e a Alfândega estiveram, com apenas alguns intervalos, sob o controle dos Mariz e dos Corrêa de Sá, poderosos grupos sociais que se alternavam no poder da capitania, com participação de seus membros na Câmara e em postos importantes da governança. Vale lembrar que o cargo de provedor da Fazenda era considerado uma conquista importante pelas famílias dos ocupantes. Como um ofício de valor na concessão de mercês pelo soberano, representava não só um grande serviço prestado à administração, mas também uma grande distinção oferecida pela Coroa. ( COSTA,2012:p.124)

A essa altura o Rio de Janeiro já era uma praça comercial ativa, por sua ligação com as rotas atlânticas e ainda em função dos negócios estabelecidos com a própria região. Circulavam pela cidade negociantes de grosso trato dedicados não só à exportação de açúcar, mas também ao tráfico negreiro. Seus navios vindos da África traziam mercadorias cujo destino final seria o Rio da Prata. Nesse sentido, o movimento do embarque e desembarque de mercadorias no porto do Rio de Janeiro acompanhou o crescimento da vida urbana. O ancoradouro passou a fazer parte do cenário local com o vaivém dos navios e o burburinho de comerciantes e pessoas.(SANTOS;LENZI,2005:p.10) Para esse porto convergia parte do açúcar e da aguardente produzida nos engenhos instalados no recôncavo da

---

<sup>8</sup> Anais da BN, v.75,1955. Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa.

Baía da Guanabara, destinada à exportação, e nele desembarcavam as mercadorias trazidas pelas naus de diferentes partes. A vocação não só comercial, mas também marítima da urbe fez com que seus moradores descessem o Morro do Castelo e passassem a ocupar a várzea.<sup>9</sup>

A Alfândega segue todo esse desenvolvimento, sendo deslocada da Praia da Piaçava para a Praia Dom Manuel, em frente à casa do governador Salvador Correia de Sá.<sup>10</sup> Seus armazéns, que serviam de depósito para as mercadorias, eram pagos pela Fazenda Real, que gastava com isso 22 mil réis anuais no ano de 1627.<sup>11</sup>

Com o aumento do giro dos negócios na capitania, a Alfândega se tornou palco de disputas e conflitos. A ausência de competências e jurisdições bem definidas e delimitadas, associada a uma profusão de leis, fazia com que as diversas instâncias governamentais concorressem entre si, por meio das brechas formadas pela vulnerabilidade do próprio sistema. (SIQUEIRA;REIS,2012;p.468) Interpretações variadas a respeito do estabelecido na legislação, interferências entre as esferas de poder, disputas entre os diferentes grupos da elite local, tudo isso serviu para muitos inconvenientes e choques no meio das pessoas que detinham o arbítrio sobre as instituições. Dessa forma, podemos constatar que nem sempre os espaços de atuação de uma autoridade foram respeitados sendo recorrente a intromissão de ocupantes de um cargo em outro.

Um bom exemplo dessa disputa foi à querela que envolveu o governador Rui Vaz Pinto e o Provedor da Fazenda e Juiz da Alfândega Diogo Lopes de Bulhão no período compreendido entre os anos de 1617 e 1619. Em carta ao Rei, D. Filipe III,<sup>12</sup> o provedor queixava-se das intromissões do governador em assuntos da competência da Fazenda Real. Em outra missiva,<sup>13</sup> Bulhão relatava que Vaz Pinto tentara impedir que os mestres de navios vindos do reino despachassem suas mercadorias na Alfândega da cidade até que esta se mudasse da praia próxima à descida do Morro do Castelo, ou seja, na Praia da Piaçava para a Praia Dom Manuel. A mudança de endereço das Casas da Alfândega para outra parte da cidade não era bem aceita pelos oficiais aduaneiros, já que o escrivão e almoxarife Francisco da Costa Barros e o provedor Diogo Lopes de Bulhão julgavam ser a Praia da Piaçava um local adequado para a fixação daquela instituição, não só por ali estar situada à fortaleza de Santiago, mas também por reunir as condições necessárias para o bom despacho e a arrecadação fiscal.

---

<sup>9</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx.3, D.542-545 – Informações do vogal do Conselho Ultramarino Salvador Correa de Sá e Benevides e dos padres da Companhia, favoráveis a reedificação da cidade na parte alta do monte.

<sup>10</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 7, Doc. 1227-1231. Ata da sessão do Senado da Câmara do Rio de Janeiro, em que resolveu adquirir as casa que Salvador Correia de Sá possuía em frente a Alfândega para residência dos governadores (1661).

<sup>11</sup> DHBN, v. 15, p. 41. Patentes, provisões e alvarás.(1625-1631).

<sup>12</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 17. Carta do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Diogo Lopes de Bulhão, ao rei D.Filipe III sobre o procedimento do governador e capitão-mor, Rui Vaz Pinto, a sua intromissão nas matérias da Fazenda, prejudicando a ele e ao exercício do seu cargo, à Fazenda Real, à navegação e às Fortalezas da capitania.

<sup>13</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.

Entretanto, para o governador a mudança de endereço da aduana se fazia necessário frente ao crescimento da vida urbana da cidade e pelo aumento do embarque e desembarque de mercadorias.

O fato de dois representantes, da administração colonial, disputarem o poder de mando sobre a Alfândega fluminense reforça o ponto de vista de Nuno Gonçalo Monteiro e de Mafalda Soares da Cunha de que “uma das características mais marcantes da administração colonial era a divisão setorial em múltiplas instâncias que frequentemente colidiam entre si”. (MONTEIRO; CARDIM; CUNHA, 2005.)

Um novo conflito entre os agentes da Coroa foi estabelecido quando Rui Vaz Pinto pôs em dúvida o procedimento usado para o despacho de pipas de fazendas oriundas de Angola. O governador desejava que o despacho fosse feito no próprio navio, o que foi rejeitado pelo provedor, o qual alegou seguir o estabelecido no Foral, que previa que as mercadorias deveriam ser levadas até a aduana. Dessa forma o meirinho do mar Francisco Costa levou as mercadorias até a Alfândega para que perante o provedor e o escrivão fossem despachadas. “Pouco após iniciar os procedimentos para o referido despacho um serviçal do capitão-mor levou uma ordem ao provedor que não mexesse nas fazenda e de que as deixarem na forma que estavam”.<sup>14</sup> Diogo de Bulhão contestou a ordem argumentando que não poderia permitir o descumprimento do estabelecido na lei.

Como podemos perceber no trecho acima, o governador atropelava as funções do provedor, ao tentar impor sua vontade, que se encontrava em desacordo com as normas que regiam as atividades na Alfândega, ou seja, as do Foral da Alfândega de Lisboa e a do Regimento dos Provedores de 1548. Isso nos remete a Caio Prado Junior quando afirma que “devemos abordar a análise da administração colonial com o espírito preparado para toda sorte de incongruências”. (PRADO JUNIOR, 2011, p.301)

A intervenção de uma autoridade em área de outra era um dos traços da administração colonial, que ficou evidenciado na Alfândega fluminense no governo de Rui Vaz Pinto. É interessante observar um novo episódio de intervenção em que o provedor resolveu designar Antônio Gomes, como guarda de uma embarcação proveniente do Rio da Prata e que chegara àquele porto tendo como mestre João Martins Faxello. O guarda dirigia-se com uma autorização por escrito de Diogo Bulhão para ocupar seu posto na embarcação, quando foi impedido pelo governador, que tomou dele a referida autorização e ainda ordenou que não fosse até o navio. Contrariado, ainda mandou que tabelião Antônio Pimenta e o meirinho do mar Francisco da Costa anunciasse a Bulhão sua suspensão do cargo. O governador também punha nos navios, que chegavam ao porto do Rio, guardas de sua confiança sem a autorização dos oficiais da Alfândega e da provedoria, o que contrariava não só o que constava como determinação no Regimento como também no Foral que servia como base para as aduanas na colônia. Tais documentos estipulavam que cabia aos oficiais da Alfândega por guardas nos navios até que todas as mercadorias fossem desembarcadas.

---

<sup>14</sup> AHU, ACL, Rio de Janeiro, Cx. 1, Doc. 19. Carta do Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro Diogo Lopes de Bulhão ao Rei [D. Filipe III] sobre o mau procedimento do governador e capitão-mor Rui Vaz Pinto, relativo aos assuntos da Fazenda.

Não foram poucas as vezes que Rui Vaz Pinto se intrometeu na alçada do Provedor. As reclamações de Diogo de Bulhão foram recorrentes. Em auto que este mandou fazer em quatro de setembro do ano de mil seiscentos e dezenove, relatou que Rui Vaz o havia desautorizado, anulando uma dívida por multa que o mestre da embarcação Nossa Senhora do Rosário havia recebido por ter se recusado a fazer um frete solicitado pelo provedor.

Em 1620, Rui Vaz Pinto deixou o governo da Capitania do Rio de Janeiro. Logo depois assumiu o cargo de provedor-mor da Fazenda Real, por um período de seis anos. Em 1623 requereu ao rei D. Filipe IV a vitaliciedade do seu cargo e usou como retórica o argumento de que como governador da capitania fluminense tratara com muito cuidado os negócios da Fazenda Real para que não houvesse descaminhos. Relatou também as ilicitudes que ocorriam na capitania, tais como o embarque de mercadorias, como pau-brasil, tabaco, açúcar, gengibre e outras da terra, que eram levadas para outros reinos e que não pagavam impostos na Alfândega, assim como os escravos que se levavam para o Rio da Prata sem que se pagassem os direitos devidos à Real Fazenda.

Como observamos, a aduana era regida por normas instituídas pela metrópole que em um ambiente colonial nem sempre eram aplicadas ao “pé da letra”. Sendo assim, não raro tais normas eram flexibilizadas e adaptadas pelos seus administradores. Assim sendo, confrontos, pejejas, brigas, tudo isso foi visto na Alfândega fluminense seiscentista. Tal instituição, como bem disse José Eduardo Godoy “nunca se limitou a ser uma sonolenta repartição pública, num dos mais distantes extremos do Império português.”(GODOY, 2002:p.13-19)

### **Considerações Finais:**

Nossa intenção neste trabalho, que consiste em um fragmento da dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, foi apresentar a Alfândega do Rio de Janeiro no período da União Ibérica. Dessa forma, constatamos a importância de deslindar a estrutura dessa instituição no momento em que o Antigo Sistema Colonial começava a ser desenhado na América Portuguesa.

Ao apresentarmos o conflito entre diferentes agentes da Coroa no espaço aduaneiro procuramos destacá-lo não como um fato excepcional, mas como parte do cotidiano e da engrenagem do próprio sistema de colonização.

### **Referências bibliográficas:**

CARDOSO, Grazielle Cassimiro. “A luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires Saldanha de Albuquerque (1719-1725)”. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2013.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. Tese (doutorado). São Paulo, USP, 2012.

FERNANDES, Valter Lenine. “Os contratadores e o contrato da dízima do Rio de Janeiro (1723-1747)”. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro, Unirio, 2010.

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

GODOY, José Eduardo de. *Alfândega do Rio de Janeiro*. Brasília, Esaf, 2002.p. 13-19;

LOUREIRO, Marcello José Gomes. *Iustitian Dare: a gestão da Monarquia pluricontinental portuguesa. Conselhos superiores, pactos, articulações e governo (1640-1668)*. Tese (Doutorado). Rio de Janeiro-Paris. Universidade Federal do Rio de Janeiro; École des Hautes Etudes em Sciences Sociales, 2014.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. Raízes da formação administrativa do Brasil. Tomo I. Rio de Janeiro, IHGB. 1972.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CUNHA, Mafalda Soares da. Governadores e capitães-mores do império Atlântico português nos séculos XVII e XVIII. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo;CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. *Optima pars: Elites Ibero-americanas do Antigo Regime*. Lisboa, ICS,2005.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

RIBEIRO, Renata Moreira. A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777). Dissertação (Mestrado). São Gonçalo, UERJ, 2012.

RICUPERO, Rodrigo. O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil. *Revista História*. São Paulo, v.35, e,100, 2016.

SANTOS, Núbia Melhem; LENZI, Maria Isabel(Orgs).*O porto e a cidade: O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2005.

SIQUEIRA, Maria Isabel; REIS, Thiago de Souza. Conflito de jurisdição na Capitania do Rio de Janeiro no início do século XVII. In: *Revista Brasileira de História e Ciências Sociais*, v.4,n.8, dez.2012. p. 468.

SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho. Foral da Alfândega de Lisboa. Systema ou Collecção dos Regimentos Reais. Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.