

## O OURO DO BRASIL: TRANSPORTE E FISCALIDADE (1720-1764)

Leonor Freire Costa \*

Maria Manuela Rocha\*

Rita Martins de Sousa\*

### 1. O ouro do Brasil

As intensificadas prospecções mineiras na região do planalto de São Paulo revelaram-se frutíferas nos últimos anos de Seiscentos. Após um século de esperanças goradas, o Brasil figurava como a terra do mítico El Dorado no mapa das rotas atlânticas. De imediato a jurisprudência legitimou a carga fiscal que este novo filão de riqueza havia de proporcionar. O direito real de arrecadação do quinto do ouro extraído de ribeiros e minas, fosse entendido como um direito patrimonial, fosse legitimado como um justo tributo para “os gastos em prol da República” (Antonil, 2001: 267), constituiria uma das mais importantes receitas da Coroa ao longo dos três primeiros quartéis do século XVIII. Mas também, logo nos primórdios do processo, houve a percepção de que as remessas dirigidas aos cofres do rei estavam subestimadas, porque dependentes de uma produção cuja exacta quantidade era de difícil estimação. Antonil, em 1710, sabia que as 20 arrobas do quinto levariam a supor serem extraídas 100 arrobas por ano. Não tendo parado as explorações e não subindo os montantes arrecadados, era de simples dedução que o fisco, nesse ano, tal como nos anteriores, estava muito aquém dos níveis adequados à produção e que, pelo montante do tributo, em muito se erraria o cálculo dos restantes 4/5 desta riqueza que ficaria na mão dos particulares. Problema sempre cadente, este o da dificuldade de controle das quantidades produzidas, que levaria a Coroa a adoptar várias estratégias entre as quais a alternância nas formas de arredação do direito.

A remissão para o testemunho de Antonil destina-se a inscrever o tema desta comunicação e a nele reconhecer dois eixos problemáticos, interdependentes, mas diferenciados. Um dos eixos prende-se com uma cultura fiscal, estruturada ao longo de séculos pela importância esmagadora das receitas aduaneiras nas finanças do Estado e que suscitará, neste contexto de extracção de quantidades assinaláveis de

---

\* Instituto Superior de Economia e Gestão – Gabinete de História Económica e Social – Universidade Técnica de Lisboa

ouro, medidas reveladoras de uma acrescida preocupação com o controle do contrabando. Medidas tão díspares quanto uma nova atenção à escolta das frotas ou a profusão das Casas da Moeda na colónia podem ser inscritas numa mesma preocupação do poder central relativamente ao contrabando. O outro eixo atenta no comportamento dos agentes envolvidos na circulação do ouro e procurar-se-á explicar a eficácia destas medidas pela particular convergência de interesses do Estado e dos particulares.

A proposta da presente comunicação foge das preocupações dominantes na historiografia, embora seja delas, necessariamente, tributária, na medida em que o problema dos custos do contrabando para a Coroa se têm indissociado dos cálculos das quantidades produzidas e em circulação, tema sempre abordado nos trabalhos que versam a economia colonial deste período. Justifica-se, deste modo, começar a exposição por um ponto introdutório que sublinha a importância da utilização de fontes menos exaustivamente consideradas e que servem de base à análise aqui realizada. Um segundo ponto, e necessário exercício de crítica externa da fonte, insere a organização do transporte nas rotas luso-brasileiras no âmbito dos interesses fiscais do Estado. Um terceiro tópico dirige-se à análise interna da fonte para caracterizar as cargas dos navios das frotas, explicando a sua diversidade através da participação de duas categorias de agentes: a Coroa e os particulares. Aí se explicitará a interferência dos interesses convergentes das duas partes envolvidas na composição das cargas.

## 1. O ouro do Brasil: dúvidas e imprecisões sobre as quantidades produzidas

O problema das quantidades extraídas de ouro ocupa numerosa bibliografia na área da história económica do século XVIII português. Importa por isso cingir a exposição ao que é relevante. Visconde de Santarém foi o primeiro a tentar estimar as quantidades extraídas da colónia, através das notícias europeias sobre as cargas chegadas a Lisboa. Tarefa dita inglória por vários dos estudiosos que, posteriormente, desejaram precisar os valores. Lúcio de Azevedo em pouco acrescentaria o trabalho daquele erudito, enquanto Jaime Cortesão pugnaria por desacreditar qualquer estimativa, insistindo nos fluxos clandestinos e apegando-se a testemunhos da administração colonial que denunciavam esse flagelo do aparelho fiscal (Cortesão, 1956, vol I: 53-63). Assim, tal como as fontes da época o explicitavam, conceituadas

obras do início do século XX abordam a produção mineira de forma inseparável do contrabando, nele escudando a precaridade dos montantes calculados a partir dos quintos ou capitação. Problema incontornável, é certo. Mesmo recentemente, estando há muitas décadas publicados os estudos que avançaram substancialmente no grau de fiabilidade dos montantes, Beatriz Nizza da Silva (1986) ou Stuart Schwartz (1998) continuariam, com fundamento, a dar por impossível um cálculo da produção aurífera, tivesse-se em consideração o contrabando (Beatriz Nizza da Silva), ou tivessem-se em mente as múltiplas variantes introduzidas pela Coroa no sistema fiscal. Neste panorama, fazem história duas investigações fundamentais que retiram ao tema o seu carácter obscurantista. Vitorino Magalhães Godinho, num artigo primeiramente publicado nos *Annales* nos anos 50 e com última reedição em 1990, (Godinho, 1990: 477-495), divulgava pela primeira vez as virtualidades de uma fonte esquecida no arquivo da Casa da Moeda de Lisboa: uma extensa série de registos (oficiais, naturalmente), de embarques de ouro. O autor identificou, de uma forma sumária, o tipo de registos em questão. Trata-se dos Livros de Manifesto, onde se anotaram as remessas de particulares a seus correspondentes no reino, bem como todo o ouro do Rei. Dos totais, é possível quantificar o que foi descarregado em Portugal. Mesmo assim, a fonte tem limitações. Reporta-se a fluxos oficiais, melhor, à parcela da produção que foi transportada. Aliás, Vitorino Magalhães Godinho sublinha-o, mas chama a atenção deste corpo documental como o meio mais seguro de avaliar quantidades. Mais tarde, Virgílio Noya Pinto (1979) granjearia créditos pela melhor sistematização dos dados disponíveis, ultrapassando as tentativas de Roberto Simonsen (1957). Com a mesma documentação usada pelo Visconde de Santarém – relatórios consulares franceses depositados no Quai d’Orsey – corrige os erros e coteja os resultados com os valores indicados por Vitorino Magalhães Godinho. Mas como Noya Pinto desconhecia a exacta natureza da fonte citada por Magalhães Godinho, duvidou dos montantes – é verdade que não são referidos para todos os anos em particular – e fez valer a informação francesa. Mais tarde, Michel Morineau (1988) consideraria ainda questionáveis os dados divulgados. O seu esforço de erudição para elaborar a série mais completa, (por isso, menos falível), a partir das *Incroyables Gazettes*, não mereceu uma citação de Stuart Schwartz que, numa síntese para o grande público, se reporta a Noya Pinto como a autoridade no assunto. Ignorou o contributo de Michel Morineau, nome que nem sequer figura na bibliografia da obra. Ernst Pijing, em tese de doutoramento de 1997 discutida em Baltimore, dedicada

ao estudo conceptual do contrabando na administração do Antigo Regime (admitido o paradoxo de uma quantificação), volta a dar sinal de como a produção historiográfica brasileira, ao invés da francesa e portuguesa, penetrou melhor nos meios académicos americanos.

Não está em causa, porém, a qual dos investigadores se deverá atribuir os méritos exclusivos da resolução de um problema candente na historiografia luso-brasileira. Muito mais preocupante é o uso incorrecto de qualquer destas fontes secundárias. Comparem-se os quadros síntese apresentados por Stuart Schwartz e por Beatriz Nizza da Silva que remetem para as páginas de Noya Pinto referentes ao transporte do ouro e as lêem como respeitantes à produção. Além desta incorrecta interpretação, que identifica mercadoria transportada com mercadoria produzida (esquecendo o ouro que eventualmente ficaria em circulação na colónia), nenhum deles se conforma com o indicado por Noya Pinto e, entre ambos, existem disparidades incompreensíveis. Fica, portanto, o leitor desprevenido sem saber se entre 1700-1710 foram extraídas 2700 toneladas (Stuart Schwartz) ou 5880 (Beatriz Nizza da Silva da Silva). Se consultar o original, descobre que Noya Pinto, fazendo fé nas fontes francesas, calculou 3146 toneladas até 1704, pois a partir desse ano, rompidas as relações diplomáticas com a França, não dispõe de notícias até 1711... (Pinto, 1979: 237). Fique-se com o exemplo para se ter uma ideia de como o desconhecimento das quantidades descarregadas em Portugal não é apenas fruto de fontes pouco credíveis.

Evite-se uma leitura rigorosa dos quantitativos e apreendam-se as tendências. Continua a encontrar-se um quadro com algumas contradições, embora menos flagrantes. O ouro aumenta consideravelmente entre 1730 e 1759, com divergências regionais significativas. O principal centro mineiro – Minas Gerais – entra em decadência precisamente na década de quarenta, quando Goiás e Mato Grosso adquirem visibilidade. A emergência de novas zonas auríferas compensou a descida dos níveis de Minas Gerais. Presume-se que o quinquénio de 1750-1754 reporta ao máximo atingido (cerca de 15760 toneladas embarcadas, em média anual calculada por Beatriz Nizza da Silva com base em Noya Pinto). Com a série construída por M. Morineau, 1740 e 1749 são as balizas temporais das maiores remessas.

Esta questão é decisiva para a história do Brasil colonial tanto quanto para a história da economia portuguesa. Com efeito, as cargas de ouro constituem, para um naipe de investigadores de renome, a base de um outro feixe temático em torno das

conjunturas da economia portuguesa. Vitorino Magalhães Godinho e Borges de Macedo observaram com detalhe os ciclos da economia portuguesa ao longo do século do ouro. Encontraram um padrão que interliga as conjunturas de crise do tráfico colonial com as políticas de incentivo às manufacturas nacionais, demonstrando que estes surtos tipicamente mercantilistas seriam a resposta à escassez temporária de meios de pagamento ou de bens passíveis de sustentar a importação de cereais e manufacturas. A actividade da Casa da Moeda de Lisboa torna-se, portanto, uma das principais provas da verosimilhança deste articulado e por ela se reforça a percepção de uma crise iniciada nos anos 60, subsequente à quebra de remessas. Delineada a conjuntura de crise, percebe-se em que medida a política pombalina repete experiências pretéritas, nas quais o fomento às manufacturas e os ensaios de substituição de importações seriam tributários do pulsar da economia do império. A coerência destas análises não é desmontada pelos estudos que cruzam perspectivas micro e macro económicas, considerando a acção dos grupos mercantis, embora matizem alguns dos seus pressupostos deterministas (Pedreira, 1987: 563-596). No entanto, nenhuma destas análises questionou devidamente os factores inerentes aos ritmos da actividade da Casa da Moeda. Investigações recentes tiveram esta preocupação, porque quiseram aferir o papel do Brasil na oferta monetária portuguesa, acabando por pôr em causa a ideia de Portugal como um espaço de simples baldeação do ouro para os paquetes de Falmouth. As emissões de ouro na Casa da Moeda, se alimentadas pelas remessas brasileiras, não garantiam a totalidade da oferta monetária, a qual contava também com o ouro já amoedado no Brasil. Por sua vez, só uma oferta monetária assim calculada pode levar a aferir as conjunturas económicas (Sousa, 1999).

Donde, a interpretação das tendências desenhadas pela série do que é amoedado em Lisboa terá de contemplar o lugar do monarca relativamente a outros agentes interessados, ou constringidos, a amoedar no reino o ouro do Brasil. Requer, na verdade, um estudo centrado na estrutura da composição das cargas transportadas exequível a partir dos Livros de Manifesto, depositados no arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, e pela primeira vez noticiados por Vitorino Magalhães Godinho. Proporcionam a fonte mais segura para o conhecimento das chegadas do ouro, inserido nos circuitos lícitos. Estes livros viajaram nas fragatas de guerra de escolta às frotas, em cujos cofres seguiu o metal precioso expedido por agentes do rei ou dos particulares, radicados no Brasil. Como qualquer outra mercadoria transportada,

também para o ouro era realizado um “manifesto de carga”, com indicação das quantidades e valor, da pessoa do emissor, do receptor ou seu procurador e, em muitos casos, onde eram residentes os indivíduos em causa. Portanto, até aqui, nada distingue estes registos dos que seriam correntes entre armadores e carregadores. O elemento diferenciador está na origem fiscal dos mesmos. Na verdade, eles foram executados com carácter sistemático depois de 1720, quando o ouro passou a ser embarcado, quase em exclusivo, nos navios de guerra que escoltavam as frotas compostas por navios mercantes onde embarcaram os couros, o tabaco, o pau brasil, o algodão.

## 2. Transporte e fiscalidade: o direito do 1%

As “frotas do ouro”, intimamente ligadas à cobrança do direito de 1%, pouco interferiram num regime de navegação que, desde 1649, se pautava pelo sistema do combóio: navios mercantes, viajando em conserva, sob escolta de navios de grande porte, bem artilhados. A novidade fora introduzida pela Companhia Geral do Comércio do Brasil, numa época em que o conflito luso-holandês, se interrompido formalmente por um tratado de tréguas em 1641, continuava a dar espaço para operações de corso sobre navios soltos, infringindo pesadas baixas nos efectivos portugueses. O poder central reconheceria a importância de alterar a navegação nas rotas brasileiras, engendrando uma solução para a falta de recursos financeiros, ao transferir para uma empresa o provimento desse serviço público.

Os estatutos da Companhia Geral, saídos em 8 de Março de 1649<sup>1</sup>, consagravam o instituto como uma sociedade de capitais, de responsabilidade limitada. Era dirigida por uma Junta de 16 membros do Comércio - 8 directores, chamados de deputados da Junta, e 8 conselheiros, todos eleitos por accionistas com aplicações superiores a 5000 cruzados. A empresa tinha como único intento a oferta de uma escolta. Cabia, por isso, à Companhia constituir uma poderosa esquadra, composta de 36 unidades, a repartir em dois comboios anuais que ligariam Portugal ao Brasil. O investimento, de enormes proporções, seria realizado quer através dos capitais dos accionistas, quer através da concessão de duas prerrogativas fundamentais à viabilidade financeira da empresa, a saber: 1- o direito de monopólio sobre quatro produtos exportados para a colónia (vinho, azeite, bacalhau e farinha), que admitia o lucro como um dos objectivos de uma

organização privada; 2- o direito de cobrança de um tributo, as chamadas avarias do combóio, incidentes nas mercadorias importadas e nos fretes, exacção justificada pelo novo regime de navegação, isto é, no facto da empresa prestar um serviço do foro público. Este tributo, porque directamente relacionado com as frotas comboiadas, constitui o aspecto relevante da história da Companhia para o presente artigo e o seu significado merece algumas considerações. Representava para os operadores um custo de protecção, adicional a todos os restantes de transacção e de armação, criando terreno propício a uma eventual contestação. Contudo, os estatutos justificam os direitos do combóio – as avarias – como um meio eficaz de substituição dos prémios de um seguro, dizendo-se que “segurando-se hoje de ida e volta para o Brasil com mais de vinte e cinco por cento, por este modo lhe ficará custando menos de dez”.

Fosse qual fosse a justificação, na prática, o regime de frotas implicou uma taxa adicional, calculada ad valorem em cerca de 10%, destinada a pagar uma protecção. Era colectada por uma organização suportada inteiramente por capitais privados porque para ela havia sido transferida uma função do Estado. Na documentação coeva não transparece qualquer dúvida entre os agentes mercantis e do transporte sobre o sentido deste tributo. Não foi conotado nem com um aumento dos fretes, nem eliminou outras taxas correntes, acordadas entre armadores e carregadores, também elas designadas de avarias<sup>2</sup>. Colidia-se, sim, com o negócio dos seguros que, pelo risco crescente da guerra, mostrava uma tendência altista intolerável.

O processo de extinção da empresa encontra o tema desta comunicação, pelos resíduos fiscais e normativos que deixou. O direito do combóio não desapareceu com a Companhia, estatizados os seus capitais em 1663 e criada uma Junta da Companhia Geral do Comércio do Brasil, composta por dois membros nomeados pelo rei e dois

---

<sup>1</sup> - Integralmente publicados em J. Andrade e Silva, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa, Vol. I-IX, Lisboa, 1854-59, vol. VII, pp. 31-40.

<sup>2</sup> - As avarias pagas pelos fretadores ao mestre/ capitão/ ou senhorio de um navio, no acto do fretamento, é costume que remonta ao direito marítimo medieval. De início, pressupunha que o carregador, mediante esta taxa / comissão, distinta do frete, responsabilizava o mestre do navio pela segurança das mercadorias, isto é, pelo seu conveniente resguardo, sob cobertura do navio de forma a não deteriorar-se. A avaria tem, na sua raiz, o conceito de um seguro. E, embora os seguros marítimos e outras formas de dispersão do risco se generalizassem, a avaria prevaleceu como uma despesa adicional no acto do fretamento de um navio e chegou, em certas cidades portuárias, onde as comunidades mercantis estavam organizadas em consulados ou feitorias, a servir para pagar uma percentagem à organização. A avaria teve, portanto, diferentes acepções ao longo dos séculos e Silva Lisboa ainda a refere como um costume marítimo. Como adiante se verá, entre mestres e carregadores nas frotas do Brasil no século XVIII, esta taxa era 1%. No século XVII, no transporte do açúcar, era estimada em cerca de 10% do frete cobrado. Não é de estranhar que os direitos do combóio da Companhia se orientassem por essa ponderação. Ver, sobre esta questão, Boiteux, 1968 ; Lisboa, 1806.

pelo corpo do Comércio. Equiparado na sua constituição a um tribunal régio e tendo as mesmas incumbências que tivera a Companhia, faltava-lhe, naturalmente, a renda do monopólio dos quatro géneros, ainda que adquirisse a receita do contrato do pau brasil para sustentar as despesas da escolta<sup>3</sup>. A Junta do Comércio teve regimento em 1673 mas pouco depois da sua constituição apresentaria um borrão de um orçamento para ilustrar em que medida as despesas de uma escolta esbarravam com a exiguidade das receitas<sup>4</sup>. Pouco se sabe da documentação produzida por este órgão. Mas é pela sua extinção que se tem por certo que acumulou pesadas dívidas. Dívidas tão pesadas que D. João V acharia por bem introduzir um tributo de 1% sobre o ouro do Brasil. Os encargos por pagar compreendiam soldos dos ofícios mecânicos e dos artilheiros contratados para os navios de escolta, despesas com compras de materiais a homens de negócio, acumulação de juros.

A 1 de Fevereiro de 1720, D. João V promulga um alvará, com força de lei, cujo preâmbulo sublinha as dificuldades no cumprimento da regularidade do combóio a que aquela Junta estava obrigada. Determina-se a sua extinção ao mesmo tempo que se sublinha a necessidade de dar continuidade ao regime em combóio. Estes dois objectivos estruturam as determinações do alvará. Primeiro, a incumbência da Junta transfere-se integralmente para os Armazéns da Coroa, cujos oficiais ficariam responsáveis pelo apresto dos navios de escolta. Haveriam de cobrar direitos do combóio, cuja receita ficaria integralmente consignada à manutenção do mesmo, com registo de receita e despesa em livros próprios.

O segundo objectivo, ao extinguir a Junta, considera as formas de obtenção de receitas para pagar aos seus credores. O rendimento do contrato do pau brasil passava a ser aplicado a este fim, o qual, porém, se mostrava insuficiente face à dimensão do “empenho” daquele organismo que exigia, para se lhe dar eficaz resposta, “um producto considerável”<sup>5</sup>. Daí a determinação no sentido do pagamento de 1% do ouro vindo do Brasil passar a ser arrecadado para os cofres da Coroa, quantia que seria gerida pelo Conselho da Fazenda que se encarregava de ir pagando as dívidas e os

---

<sup>3</sup> - Conforme constaria de uma proposta-parecer de António de Sousa Macedo, sem data, mas, por evocar a criação da Companhia como tendo ocorrido havia 15 anos terá sido redigido em 1664. Ver Rau, 1969.

<sup>4</sup> - Biblioteca da Ajuda, 44- XIII – 58, nº6 e 51-VIII- 26, fl. 73-77, 90-91. Apesar do regimento da Junta datar de 1673, a 3 de novembro de 1665 apresentou a Junta o estado das suas receitas e despesas, pelo que já estaria em funções muito antes de obter regimento. Tema em estudo neste projecto de investigação.

<sup>5</sup> - A análise das dívidas da Junta e da sua actividade será desenvolvida no decurso deste projecto de investigação.



juros da dívida contraídas pela Junta extinta. Neste contexto determinava-se que todo o ouro em moeda, em pó, folheta e barra transportado do Brasil para o reino nos cofres das naus do rei, quer pelos particulares quer pela Fazenda, passava a estar sujeito ao pagamento de 1%<sup>6</sup>.

Se estão claros na legislação os objectivos deste pagamento, ao pretender-se resolver as dívidas da Junta, o seu verdadeiro significado fiscal não é, porém, transparente. Com efeito, o pagamento do 1% não se apresenta, no momento em que é instituída a sua arrecadação pela Coroa, como um imposto. De acordo com a lei de 1720, esta mesma quantia já era habitualmente paga pelo transporte do ouro como comissão dada aos mestres e oficiais dos navios, semelhante a uma avaria. O que temos de novo com esta determinação é a afirmação do monarca como um transportador entre outros, ao dizer que “o ouro que se embarcar nas minhas Naos de Comboy na forma que abayxo declaro, não pague mais que o mesmo hum por cento que hade pagar o mais ouro que vier nos outros Navios”. Esta comissão concedida habitualmente ao transportador constitui a essência do 1% que passava a ter um registo específico nos Livros de Manifesto. Ora, o próprio monarca introduz a dúvida na cobrança quando faz a sobreposição aos direitos do combóio: “ sem embargo de que o ouro que pertence à minha Real Fazenda que houver de vir nos ditos Comboys, seja izento de todo o encargo, e obrigação; Hey por bem que venha com a mesma arrecadação, e que tambem pague para o Comboy o mesmo hum por cento que hade pagar o dos particulares”. Esta a parte da Lei que suscita a ambiguidade quanto à natureza deste 1%: direito de combóio ou comissão de transportador? Custo de protecção ou avaria? Imprecisões irrelevantes. Importava ao Rei que todo o ouro embarcado fosse objecto de um tributo registado segundo preceitos que a legislação foi precisando<sup>7</sup>.

O facto de existirem *Livros de Manifesto* para anos anteriores à instituição do imposto apenas prova que alguns mestres de navios mercantes observaram a norma que obrigava os afretadores a declarar o ouro (lavrado ou não) que ia a bordo. Convém, no entanto, enfatizar que a documentação se torna homogénea, pelos preceitos seguidos na redacção dos registos, quando se começou a cobrar o 1%, o que confere à fonte uma natureza fiscal, aduaneira mas sublinha de que modo o transporte

---

<sup>6</sup> - As alterações sobre a incidência e a execução do imposto foram já objecto de análise. Costa, Rocha, Sousa, 2002, pp. 10.

<sup>7</sup> *Ibidem*, pp. 15-17.

– pela sua oportuna associação à oferta de segurança – se tornou uma panaceia ao contrabando.

Não foi o transporte a base essencial das receitas provenientes do ouro do Brasil. A produção, mais do que a circulação, foi objecto de medidas fiscais variadas e que detonam a preocupação e a percepção do poder central das dificuldades em controlar as quantidades extraídas. Aumentar a eficácia da cobrança e garantir um rendimento sem grandes incertezas e variações foi objectivo sempre presente na legislação promulgada, de resto, de complexa execução. Escrevia D. João de Lencastro, governador do Brasil, em Janeiro de 1701 (Rau, 1961: 14), que o novo século começara “prometendo riquezas e felicidades ao reino”, mas o incumprimento legislativo, sobretudo o fiscal, era facilitado pela distância e pelo “mundo vazio” de alguns desses espaços. Nas palavras do Duque de Cadaval em 1720, por se sentirem prejudicados, os habitantes poderiam tomar qualquer resolução contrária às ordens da Coroa e “estavam eles muito longe do reino onde não era fácil intervir” (Rau, 1961: 268-269).

Novas minas de ouro descobertas nos sertões do Brasil impuseram medidas imediatas por parte do poder régio. Entre essas medidas conta-se logo em 1702 a reabertura da Casa da Moeda do Rio de Janeiro à qual era anexa a Casa dos Quintos. Esta resolução terá tido em conta diversos pareceres, entre os quais o de Artur de Sá e Meneses, governador do Brasil que, numa carta dirigida a D. Pedro II e datada de 12 de Junho de 1697, considerava a existência de uma Casa da Moeda no Rio de Janeiro como o melhor remédio para evitar fugas ao quinto. Referia o governador que “desta sorte todos ham de trazer ouro aquella parte para o converterem em moeda e de necessidade o ham de quintar [...] e a moeda que se fundir deve ser do mesmo valor que a de Portugal” (Antonil; 2001: 392-393; Gonçalves, 1984: 83). Em 7 de Maio de 1703, D. Pedro II, numa tentativa de cativar os agentes a amoedar o ouro, ordenou que quem levasse a mercadoria em pó das minas à Casa da Moeda se lhe pagava a 1200 réis a oitava, ficando livre o seu dono dos pagamentos dos quintos<sup>8</sup>. Caso este ouro não fosse vendido na Casa da Moeda os particulares iriam à Casa dos Quintos onde,

---

<sup>8</sup> De notar que o ouro em pó era pago na Casa da Moeda do Rio de Janeiro a 1 200 réis a oitava de acordo com a lei de 6 de Agosto de 1688 vigente no reino. Assim, quando se amoedava no Brasil moeda de ouro para circular no reino respeitava-se o mesmo enquadramento legal. Este esclarecimento afigura-se importante, pois afasta a hipótese explicativa dos diferenciais de senhoriagem justificarem o grande envio de moeda para o reino por parte dos particulares.

contra a fundição em barra, seria cobrado o respectivo tributo. Direito de senhoriagem ou quinto surgiam como pagamentos alternativos e à partida lucrativos para a Coroa.

Assim, a política monetária adoptada para o estado do Brasil reflecte tanto os interesses da Coroa em controlar a circulação monetária na colónia, servindo para amoedar moeda de ouro do Reino e moeda provincial, como fazer da amoedação uma forma de limitar as evasões ao fisco. Porém, existiam outros factores que contrariavam os propósitos da Coroa na captação do ouro em pó na Casa da Moeda e Quintos. Nos distritos mineiros o ouro em pó era moeda corrente, costume que se manteve, aliás, pois ainda em princípios do século XIX aquele fazia parte da circulação monetária em tais distritos (Calógeras, 1960: 18). E se na Casa da Moeda o ouro em pó era comprado a 1200 réis a oitava, aquele atingia um valor mais elevado enquanto meio de pagamento. Ao circular a 1300 réis e a 1400 réis sem pagamento do Quinto, significava que muito ouro em pó se furtaria ao fisco (Antonil, 2001: 254-255; Azevedo, 1988: 342). A Coroa recebe notícias de tais evasões. O Governador da Capitania das Minas Gerais chega mesmo a explicitar que deve ser proibida a circulação de ouro em pó, pois esta circulação faz com que “o mesmo quinto deixe de ser augmentado”. A moeda provincial, assim como as barras de ouro fundido devem ser os meios de circulação autorizados para todo o tipo de comércio, incluindo o pagamento das despesas da própria capitania<sup>9</sup>. Como se compreende, era necessária uma política monetária que atendesse às formas de circulação no Brasil, uma vez que estas poderiam contribuir para diminuir as receitas do Real Erário<sup>10</sup>.

Se este meio de cobrança do tributo régio, através do pagamento do quinto ou da amoedação, vigorou entre 1703 e 1713, a partir desta última data novas formas foram sucessivamente implementadas. Entre 1714 e 1725 passou a vigorar o sistema de avença, ou seja, era paga uma quantidade certa ficando as câmaras responsáveis pela cobrança. A quantidade determinada foi de 30 arrobas no início, passando depois a 25 arrobas e em 1722 a 37 arrobas. Mas a produção aumentava e as receitas por avença mantiveram-se. É

---

<sup>9</sup> Plano mais regular e de interesse para a Fazenda Real, sem que hajão os povos de concorrer mais do que com a fiel entrega do ouro extrahido da terra para pagar o Real Quinto, hé o que sigo a propôr segundo o conhecimento do estado da capitania, BNL, Coleccção Pombalina, códice 642, s/ data, fl. 583vs e 584.

<sup>10</sup> As autoridades locais estavam conscientes deste problema e nessa medida enviavam pareceres sobre a necessidade urgente de moeda provincial para circular nas diversas capitanias. Disso dá conta o Governador de Pernambuco entre 1710 e 1714, assim como o Desembargador do Maranhão em 1723. BNL, Coleccção Pombalina, Cód. 526, fl 246 a 247 e BNL, Cód. 9860, n° 30, respectivamente.

assim que em 1725 retornou o sistema dos quintos, cobrado nas Casas de Fundição que se difundiram, nomeadamente, por todos os distritos mineiros (Silva, 1986: 192)<sup>11</sup>.

O tributo do quinto prolongou-se até 1735, data em que novamente se reformou a cobrança, introduzindo-se o sistema de capitação. Este tributo não incidia sobre as quantidades produzidas, mas era um pagamento realizado pelos habitantes e negociantes em geral. Todos os habitantes da região mineira pagavam 17 gramas de ouro, excepto os menores de 14 anos e os escravos de funcionários públicos e membros do clero, enquanto os comerciantes e mercadores ambulantes pagavam um tributo variável entre 4 e 24 oitavas. Durante todo este período em que dominou a capitação, entre 1735 e 1750, o ouro circulou livremente, nomeadamente o ouro em pó.

O quinto voltará a vigorar no reinado de D. José I, datando de 3 de Dezembro de 1750 a nova lei da cobrança instituída mais uma vez sobre as quantidades produzidas. Exigiu-se o pagamento de 100 arrobas anuais, quantidade que se não fosse atingida seria completada por derrama entre os produtores (Azevedo, 1998: 338-348). Depois de tantas oscilações legislativas, este tributo perdurará até 1808.

As sucessivas alterações nas modalidades de execução do imposto sobre o ouro extraído traduzem as diferentes estratégias do poder central para reduzir ao mínimo a fatia do contrabando. A fundição do metal parecia ser uma das soluções adequadas. Donde a existência de Casas da Moeda no Brasil, que fará parte desse plano, possibilitou aos particulares o envio do ouro para o Reino já sob a forma monetária. Por conseguinte, a actividade da Casa de Moeda de Lisboa terá ritmos tão conformes à composição das chegadas quanto ao volume do ouro extraído no Brasil. Torna-se por isso necessário conhecer a composição das remessas enviadas nos cofres dos navios de escolta e sujeitas ao pagamento do 1%.

---

<sup>11</sup> De notar que foi a Lei de 11 de Fevereiro de 1719 que estabeleceu as Casas de Fundição, sendo a sua execução interrompida em 1720 e restabelecida em 1725. Esta precisão é necessária, pois as confusões legislativas atravessam a maior parte das obras que abordam este sistema de fiscalidade. Para, além disso, ajudará a esclarecer a leitura de alguma documentação que refere ser de 1720 “a nova lei dos quintos”. É o caso, por exemplo, de alguma documentação inserida nos Manuscritos da Casa de Cadaval (Rau, 1961).

### 3. Composição das chegadas

Os Livros de Manifesto, forjados pelo registo daquele tributo, servem para este questionário e a sua dimensão excepcional é uma clara expressão da frequência das remessas (independentemente dos montantes implicados) e da pluralidade dos agentes activos no processo. A dimensão deste corpo documental não é um reparo espúrio. Uma análise exaustiva requer meios humanos e informáticos de difícil alcance. Compreende-se que V. Magalhães Godinho tivesse como objectivo exequível, e ainda assim ciclópico, o cálculo dos totais por frota. Como tal, quem recentemente foi no seu encaço viu-se forçado a balizar a investigação no ano de 1740 (Lopes, 2001). A. J. Russell-Wood (1983), percebendo a riqueza da fonte para uma abordagem sociológica, elaborou um retrato impressionista, evitando a ambição de um estudo sistemático. As dificuldades exacerbam-se diante da quantidade de registos a exaurir.

Qualquer tentativa de ir além só pode visar a técnica de amostragem como instrumento de uma investigação mais aturada. Este estudo considerou a série de manifestos elaborados durante o período de vigência das frotas (1720-1765). Assim, o primeiro critério de delimitação dos objectivos prendeu-se com a própria lógica da produção da fonte. Quantificou-se o número de registos inseridos em todos os livros para estes anos, apreendendo-se o universo: cerca de 150 mil. Construiu-se uma amostra aleatória de 3% daquela totalidade que fez 5336 registos. Com esta metodologia, analisa-se e interroga-se a composição das cargas entre 1720 e 1764.

Os fluxos de ouro do Brasil têm sido contabilizados como totalidades indiferenciadas. A natureza e a quantificação das chegadas em pó, barra e moeda, não têm sido contempladas nas análises que articulam a economia brasileira com o Reino durante a centúria de Setecentos. Mas só a determinação da composição das chegadas poderá identificar os efeitos produzidos pela estrutura fiscal nas lógicas das decisões dos agentes económicos no transporte do ouro. Em estudo recente quantificou-se o tipo de chegadas com base em algumas hipóteses que articularam emissões monetárias no Brasil, em particular na Casa da Moeda do Rio de Janeiro, e fluxos de entrada de ouro (Sousa, 1999).

Iniciando esta análise pela composição geral dos fluxos de ouro em valor, entre 1720 e 1764, o gráfico 1 permite sistematizar os resultados. A moeda representa a maior fatia das entradas com uma percentagem de 66%. Numa proporção significativamente inferior (30%) apresenta-se o ouro em pó, enquanto o ouro em

barra perfaz apenas 4% do valor total das chegadas<sup>12</sup>. Constatase então, que os fluxos de entrada foram constituídos predominantemente por ouro-moeda. Mas será que a Coroa e os privados tiveram comportamentos semelhantes enquanto destinatários do ouro chegado?

O confronto dos gráficos 2 e 3 permite contrastar a natureza dos fluxos. Enquanto para a Coroa domina de forma esmagadora o ouro em pó e em barra (93%), os particulares enviavam preferencialmente moeda (88%), representando a barra e o pó os restantes 12% dos fluxos privados entrados no Reino. Um contraste que importa explicar e que constitui o eixo central a desenvolver nesta parte da comunicação.

Ouro em pó e em barra são dominantes nos fluxos controlados pelo poder régio, o que remete para a estrutura fiscal incidente sobre a produção de ouro. O pagamento do tributo à Coroa quer incidisse na mineração quer representasse uma capitação era sempre efectuado em ouro bruto. A moeda que representa apenas 7% do total dos fluxos resulta de outro tipo de pagamentos fiscais realizados no Brasil. Direitos alfandegários, receitas de senhoriagem procedentes das Casas da Moeda, direitos pagos por Companhias, como é o caso da Companhia do Cachéu, são alguns dos rendimentos auferidos pela Coroa sob a forma de moeda<sup>13</sup>. O transporte de ouro em bruto implicava a utilização da oficina da capital do Reino na passagem do ouro bruto a moeda.

Pode-se então concluir que a percentagem significativa de moeda representada no gráfico 1 terá de ser explicada pelos fluxos controlados pelos particulares. Esta preferência pede uma interpretação e é possível associá-la à estrutura fiscal. Com efeito, numa análise detalhada do comportamento da composição das chegadas para os privados constata-se que o ouro em pó adquire uma ponderação diversa nos anos em que vigorou a capitação, sistema que permitia a circulação do metal em pó (ver gráfico 4). Na década de 1740-1749, precisamente numa fase em que as séries estudadas por M. Morineau demonstram um aumento dos valores descarregados, verifica-se um aumento da proporção dos envios de ouro em pó. Confrontando o gráfico 4 com o gráfico 3 constata-se que em relação ao comportamento geral do

---

<sup>12</sup> O cálculo foi realizado considerando o ouro em pó e o ouro em barra ao valor de 96 000 réis o marco de acordo com a lei de 6 de Agosto de 1688 e que se manteve em vigor durante todo o período deste estudo. Trata-se de uma simplificação, uma vez que nem toda a barra já vinha com o grau de pureza de 22 quilates. No entanto, não só é muitas vezes omissa a indicação dos quilates das barras, como também esta simplificação não distorce certamente os resultados encontrados.

<sup>13</sup> Isto mesmo pode ser concluído pela análise dos dados dos Manifestos levantados por Vitorino Magalhães Godinho e publicados em Lopes, 2001: 40-72.

período, entre 1740 e 1749 reduziram-se em 10% os envios de ouro-moeda (78% vs 88%) e 2% os de ouro em barra (2% vs 4%), aumentando a proporção enviada de ouro em pó (8% vs 20%). A especificidade do comportamento da amostra no período da capitação sugere, por contraste, a relativa eficácia do quinto no encaminhamento do metal para as Casas da Moeda na colónia. Uma vez tendo de fundir o ouro, os agentes económicos teriam mais vantagem em escolher a forma monetária em prejuízo de uma fundição em barra.

Contudo, o transporte de uma percentagem relativamente elevada de ouro-moeda - que como observámos decorre da participação dos particulares - terá de considerar outros factores explicativos, nomeadamente custos de transacção inferiores para estes agentes, obtidos com a utilização das Casas da Moeda no Brasil mediante os constrangimentos de uma navegação por frotas.

Este regime de navegação sustentou comunicações regulares, mas morosas, pois entre a ida e a torna-viagem decorreria cerca de um ano. Era igualmente um sistema falível. Um atraso podia comprometer os envios (Morineau, 1988: 126-127). Paralelamente, a Casa de Moeda de Lisboa não tinha uma capacidade produtiva capaz de garantir emissões num curto espaço de tempo, dado que as entradas de metal precioso eram temporalmente concentradas. Trabalhar aos domingos e dias santos foi a solução admitida para fabricar todo o ouro que se encontrava nas oficinas desta unidade produtiva, nas décadas de 1710 e 1720<sup>14</sup>.

Ao optarem pelo transporte de ouro amoedado, os agentes económicos privados reduziam o tempo de espera da amoedação em Lisboa. A duração de viagem das frotas, a espera para entrega das remessas na Casa de Moeda de Lisboa, e o tempo necessário para as emissões, traduziam-se numa morosidade que dificultava certamente os seus negócios, tanto mais que muitos deles nem sequer viviam na capital do Reino.

A concentração temporal e espacial, determinada pelo regime de frotas, aliada à complexidade da efectivação das entregas do metal precioso em Lisboa, serviu igualmente como argumento para a classe mercantil reclamar uma maior celeridade nos recebimentos dos envios (Costa, Rocha, Sousa: 2001). Esta questão conduziu à realização de uma análise que confrontou as datas das chegadas das frotas com as datas de entrega aos particulares anotadas nos Livros dos Manifestos. O gráfico 6A

---

<sup>14</sup>ACML, Documentação Avulsa e Registo Geral, livro 2º (documentação citada em Sousa, 1999).

sistematiza essa informação para o período entre 1720 e 1764. Nele se encontra o confronto de duas variáveis: o valor total das entregas e o número de registos, tendo sido o mês a unidade temporal escolhida.

Facilmente se conclui que as entregas se realizam na sua quase totalidade durante o primeiro mês quer se considere o valor total quer o número de registos. Segue-se o segundo mês, ficando no final deste um número relativamente baixo de entregas por efectuar. Quando se observa o comportamento distributivo das entregas no primeiro mês, conclui-se que a segunda semana é o seu ponto modal. É de admitir que um mês seria um tempo relativamente curto para um vulgar levantamento de mercadorias numa alfândega. Todavia, um regime de frotas associado a 30 dias de espera nas entregas poderá tornar-se um prazo demasiado longo para o desenvolvimento de determinados negócios, justificando as reclamações mais ouvidas no início da década de 50. O gráfico 6B confina a análise ao segundo quinquénio da década de 40, permitindo verificar porém, uma similitude de comportamentos. O primeiro mês continua a ser o período em que mais remessas são despachadas.

A análise anterior permite então, afirmar que outros interesses se sobreporiam ao argumento da morosidade na recepção dos envios. Talvez não seja casual, que em 1757, após alterações burocráticas nos processos de entrega das cargas vindas do Brasil, se consagrasse o peso dos homens de negócio de Lisboa na arrecadação do 1%. A Junta de Comércio instituída por Pombal passou a nomear três dos seus mais destacados membros para esta tarefa. Dizia-se aumentar assim a celeridade na recepção do metal precioso. Os argumentos esgrimidos pelos homens de negócio, iniciando-se na morosidade das entregas, acabariam por questionar o regime de frotas. Que terminaria em 1765. Mas não o do tributo do 1%, que lhe sobrevive até ao século XIX.

## 5. Conclusão

A análise da composição das chegadas permitiu reconhecer um perfil de remessas diferente em função das duas grandes categorias de destinatários: a Coroa e os agentes privados. Desta forma se constatou que o predomínio da moeda nas cargas transportadas se deveu aos fluxos controlados pelos particulares. Em contraste a Coroa foi o principal responsável pelo ouro enviado em barra e em pó.

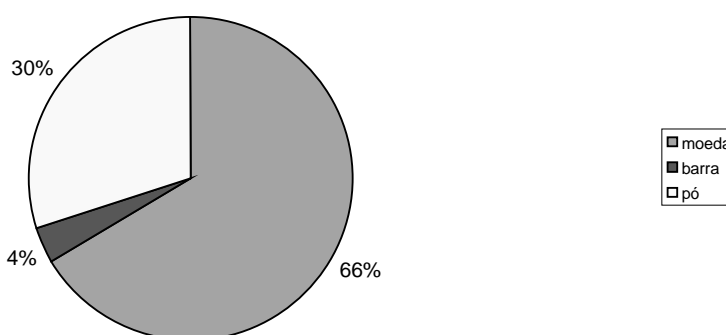


Esta diferença básica na composição das cargas espelha-se na série da amoedação de ouro na Casa da Moeda de Lisboa. Se entre 1703 e 1725, antes da cobrança do 1%, os agentes privados foram os principais destinatários das cunhagens de ouro no reino, a partir desta data o poder régio assume a fatia mais representativa das cunhagens realizadas na Casa da Moeda de Lisboa, único centro emissor no Reino desde 1714, na medida em que os agentes privados apostaram nos envios de metal amoedado.

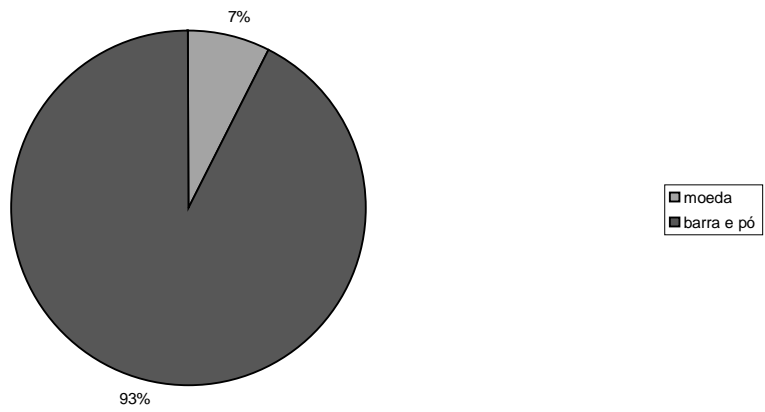
Se estas constatações bastariam para demonstrar que a série da amoedação de Lisboa não serve como único indicador para aferir a oferta monetária no Reino ou sequer as quantidades de ouro nos ciclos conjunturais da economia portuguesa, a pesquisa aqui realizada suscita também outro tipo de conclusões. Verificámos a gradual conciliação de interesses entre privados e Coroa: a uns e a outros a amoedação no Brasil trouxe benefícios face uma política fiscal que dificultou a circulação do ouro em pó e que fez do transporte uma fase do circuito fundamental ao controle do contrabando.

A imposição de um regime de navegação por frotas conduziu os agentes económicos à decisão de transportar, sobretudo, ouro-moeda, nisso reconhecendo custos de transacção inferiores. Mesmo se no período de vigência da capitação o ouro em pó pesou significativamente nas cargas, a moeda não deixou de ser enviada em grandes quantidades.

**Gráfico 1**  
**Composição das Chegadas (1720-1764)**

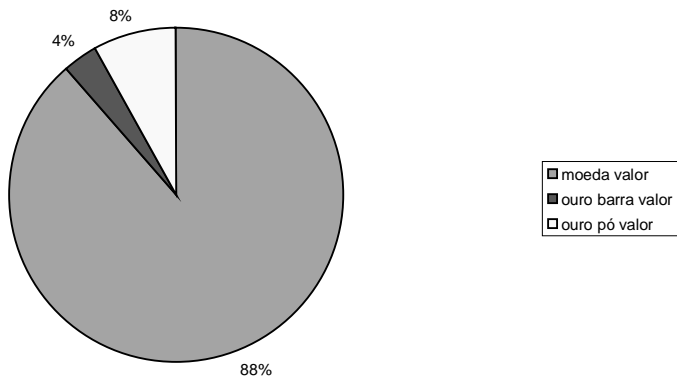


**Gráfico 2**  
**Composição das chegadas - Coroa (1720-1764)**

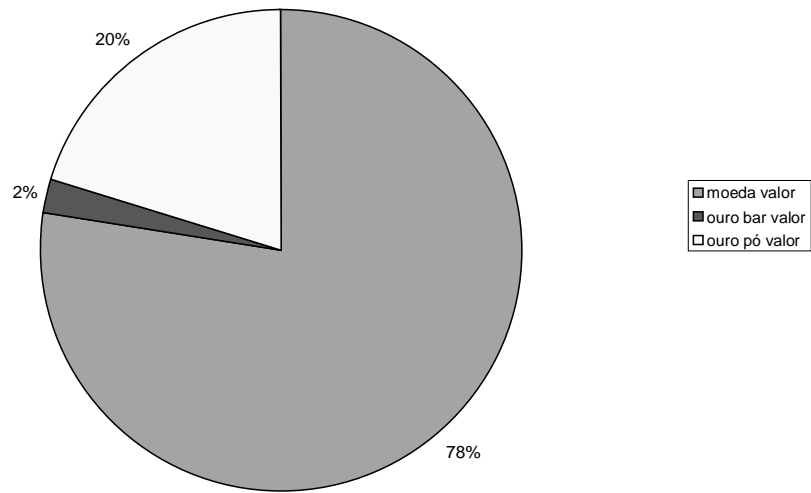


---

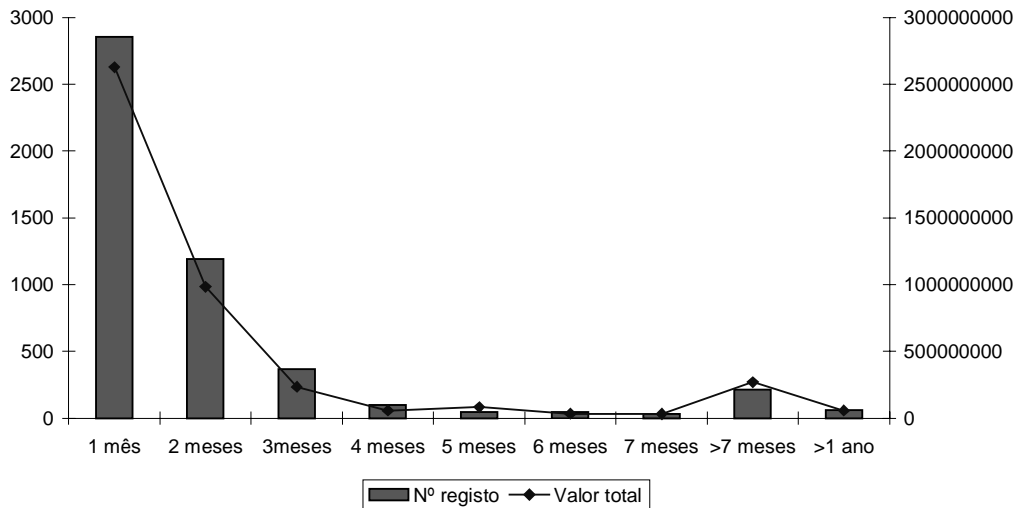
**Gráfico 3**  
**Composição das chegadas particulares (1720-1764)**



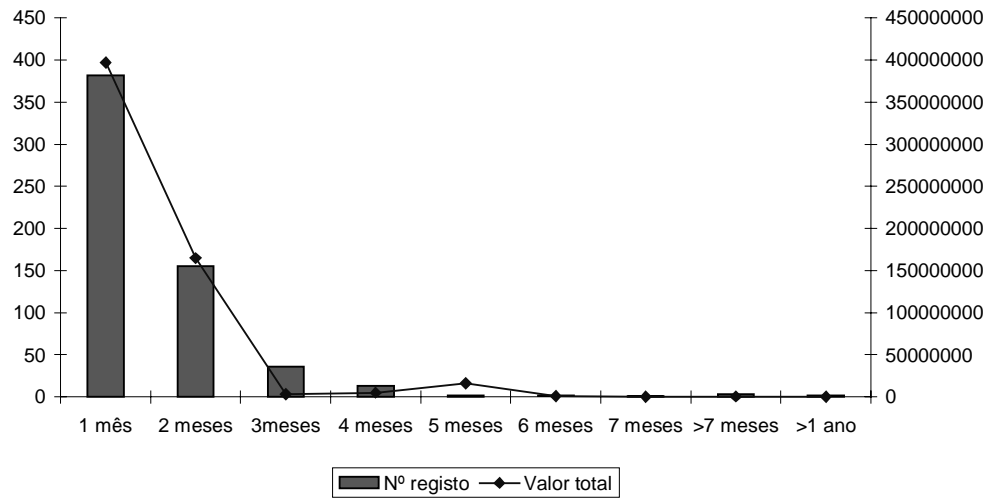
**Gráfico 4**  
**Composição das chegadas (1740-1749)**



**Gráfico 6A**  
**Entrega das remessas (1720-1764)**



**Gráfico 6B**  
**Entrega das remessas (1745-1749)**



## Referências bibliográficas

Antonil, André João, (2001), *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, (Introdução e comentário crítico por André Mansuy Diniz Silva), Lisboa.

Azevedo, J. Lúcio de, (1988), *Épocas de Portugal Económico*, 4ª ed., Lisboa.

Boxer, Charles, (1962), *The golden age of Brazil (1695-1750)*, Londres.

Calógeras, João Pardiá, (1960), *Política monetária do Brasil*, São Paulo.

Cortesão, Jaime (1956), *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (1750)*, Tomo I, Rio de Janeiro.

Costa, Leonor Freire, Rocha, Maria Manuela, Sousa, Rita Martins de, (2002), *A circulação do ouro do Brasil: o direito do 1%*, Working paper nº 21, GHES, ISEG, UTL.

Donovan, William Michael, (1991), *Commercial enterprise and Luso-Braziliens society during the Brazilian gold rush: the mercantile house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade, 1695-1750*, Baltimore.

Fisher, H. E. S., (1984), *De Methuen a Pombal – o comércio anglo-português de 1700 a 1770*, Lisboa.

Furtado, Júnia Ferreira, (1999), *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas*, São Paulo.

Godinho, Vitorino Magalhães, (1990), *Mito e Mercadoria. Utopia e prática de navegar (séculos XIII-XVIII)*, Lisboa.

Gonçalves, Cleber Baptista (1984), *Casa da Moeda do Brasil – 290 anos de história (1694-1984)*, Brasil.

Lapa, José Roberto do Amaral, (1968), *A Bahia e a carreira da Índia*, São Paulo.

Lopes, Paulo Alexandre Marques (2001), *Minas Gerais Setecentistas: uma «sociedade aurífera»*, dissertação de mestrado, policopiada, Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra, Coimbra.

Morineau, Michel, (1985), *Incroyables Gazettes et Fabuleux Metaux, (XVI-XVIII)*, Paris/Cambridge.

Pedreira, Jorge Miguel, (1987), «Indústria e atraso económico em Portugal (1800-25). Uma perspectiva estrutural», *Análise Social*, vol. XXIII, 97, pp. 563-596.

Pedreira, Jorge Miguel, (1995), *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822)*, dissertação de doutoramento, policopiada, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.

Pijng, Ernst, (1997), *Controlling Contreband*, dissertação de doutoramento, policopiada, Baltimore.

Pinto, Virgílio Noya, (1979), *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*, 2ª ed., São Paulo.

Rau, Virgínia, (1961), «Um mercador luso-brasileiro do século XVIII», *Estudos de História Económica*, Lisboa.

Russel-Wood, A. J., (1983), «As frotas do ouro do Brasil, 1710-1750», *Estudos Económicos*, número especial, volume 13.

Schillington, V. N. e Chapman, A. B. W., (s/d), *The commercial relations of England and Portugal*, Londres.

Schwartz, Stuart, (1998), «De ouro a algodão: a economia brasileira no século XVIII» Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, dir., *História da Expansão Portuguesa*, vol. III, pp. 86-103.

Sideri, Sandro, (1978), *Comércio e poder, colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa.

Silva, Beatriz Nizza da, (1986), coord., *O Império Luso-Brasileiro. 1750-1822*, Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, dir., *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. VIII, Lisboa.

Simonsen, Roberto, (1957), *História económica do Brasil (1500-1820)*, 3ª ed., São Paulo.

Smith, David Grant e Flory, Rae, (1978), «Bahian merchants and planters in the Seventeenth and early Eighteenth centuries», *Hispanic American Historical Review*, vol. 58, nº 4, pp. 571-594.

Sousa, Rita Martins de, (1999), Moeda e metais preciosos no Portugal Setecentista (1688-1797), Dissertação de doutoramento, policopiada, Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.