

XV Congresso Brasileiro de História  
Econômica & 16ª Conferência  
Internacional de História de Empresas  
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA

BRASIL E AMÉRICA NO SÉCULO XIX

## Agentes singulares: o controle do comércio fluvial no Grão-Pará do pós-Cabanagem.

Siméia de Nazaré Lopes ; Universidade Federal do Pará; simeia@ufpa.br

RESUMO: Na fase pós-Cabanagem (1840 a 1860), o Governo provincial buscou arrecadar receita para recompor as finanças públicas abaladas pelas lutas sociais. Pretendia-se inibir a ação do comércio clandestino, que burlava o fisco, evitando atracar suas canoas em portos legalizados. Nesse sentido, pretende-se discutir as formas de controle social acerca das relações comerciais e elaborar uma perspectiva histórica da singularidade da atuação desses sujeitos envolvidos no comércio fluvial na sociedade paraense. As fontes coletadas nos códigos de postura, nos códices do Arquivo Público do Estado do Pará e na historiografia sobre o tema permitem discutir essas relações.

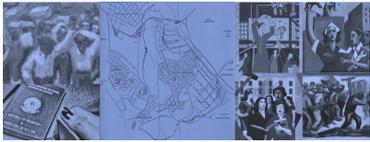
Palavras-chave: Comércio interno. Contrabando. Controle social.

### Introdução

A província do Grão-Pará experimentava um “reflorescimento” econômico após a pacificação da população abalada com as agitações políticas (Adesão à Independência e Cabanagem). Medidas foram tomadas para conduzir a melhoria do comércio e do movimento portuário, sem causar embaraços aos que objetivavam mercadejar. Esta foi a pauta principal adotada pelos diversos presidentes da província, assim como por deputados e militares. Na sessão da Câmara do dia 25 de abril de 1840, o Presidente da Província, Bernardo de Souza Franco, em discurso pronunciado para a posse do Dr. Antônio de Miranda, destacou entre os diversos pontos apresentados a sua preocupação com o restabelecimento dos negócios e do comércio da região após a Cabanagem.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Jornal *Treze de Maio*, n.º 7, 03.07.1840.



Porém, precisava-se realizar benfeitorias na entrada da cidade como o calçamento e pavimentação de ruas, adotar medidas fiscais para garantir o direito às rendas públicas, assim como a reestruturação dos portos para controlar este reflorescimento do comércio. O argumento consistia em agilizar a limpeza dos canais, lagos e igarapés, com o intuito de conseguir transformá-los em vias de transporte para os barcos e canoas, impulsionar a navegação interna para as mercadorias “que abundar, podem na grande bacia abraçada pelos dois grandes Rios Amazonas, e Prata, e seus afluentes” sejam considerados vias por onde descem “imensas riquezas”.<sup>2</sup> A discussão chegava a um consenso sobre a utilização do comércio interno como importante motivador do progresso da sociedade.

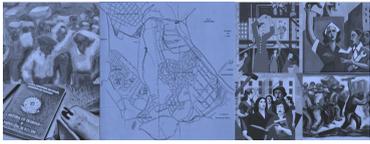
O comércio interno constituía uma das principais áreas de intervenção dos Presidentes da Província, setor que reclamava por melhorias diante do abalo que a revolta cabana causou na economia, na política e na vida social. As autoridades passavam a discutir medidas a serem adotadas para animá-lo, paralelo à institucionalização de formas de controle das relações comerciais que os produtores diretos teciam com regatões<sup>3</sup> e com outros segmentos que participavam de trocas comerciais e sociais. Porém, o mundo do comércio clandestino escapava ao controle das autoridades, que temiam pela politização do cotidiano da população, motivo constante de preocupação inclusive pela compra de pólvora e armas.<sup>4</sup> Tanto que, diante a

---

<sup>2</sup> PARÁ. Presidente da Província (1839-1840: Souza Franco). *Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. Bernardo de Souza Franco, Presidente da Província do Pará, quando abriu a Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1839*. Belém: Typ. Santos & Menor, 1839, p. 12.

<sup>3</sup> Comerciante que realizava trocas comerciais em canoas e/ou em outras pequenas embarcações, conhecido como comércio de regateio que teve influência na sociedade provincial na segunda metade do XIX. A Coletoria condenava este tipo de prática comercial devido a falta de impostos que esses comerciantes dos rios deixavam de pagar àquela repartição para movimentar produtos e diversos gêneros agrícolas em suas canoas.

<sup>4</sup> Um fato comum é a denúncia de apreensão de armamento entre os cabanos e rebeldes capturados. Em uma diligência realizada pelo capitão João Francisco de Mello, nas cabeceiras do rio Itapicuruí, conseguiram apreender “cento e noventa e sete patacoões, uma mecha nova de sala, duas mangas de vidro, uma porção de balas soltas, e alguns retalhos de fazenda nova em um baú, e uma Canoa grande”. Segundo o relato de uma mulher refugiada entre os revoltosos da cabanagem, que foi presa, a intenção dos rebeldes era atacar o acampamento do comando militar, para tanto haviam comprado pólvora de um cabo que era comandante de um destacamento. Avisava que os fez remeter “presos os escravos de D. Maria do Carmo, Domingos e Sebastião, que foram presos servindo de espias dos Cabanos”. Mas a preocupação do capitão João Francisco de Mello foi resultante da quantidade de pessoas envolvidas nesse plano. Além do soldado que vendia pólvora aos cabanos e de saber que os escravos escondiam a pólvora nas senzalas das fazendas, acusou a existência de alguns escravos combinados com os da fazenda de S<sup>ma</sup> Maria “e os dessas com os Cabanos”. Exceto a canoa que poderia ser utilizada nas diligências, todo o armamento foi remetido ao comando (Arquivo Público do Estado do Pará - APEP, Fundo de Secretaria da Presidência da Província-FSPP, Caixa 42, 1836).



necessidade de abastecer com víveres e outras mercadorias os destacamentos militares espalhados pelo interior, o presidente da província consentiu o livre comércio com os índios Maués, mas ressaltava a exceção do “comércio de pólvora, e chumbo”, sobre o qual o alferes deveria ter a máxima vigilância<sup>5</sup>.

O pós-Cabanagem é um momento de soerguimento econômico e social que contou com a constante vigilância e intervenção das autoridades, em especial no desenvolvimento das relações comerciais entre negociantes e pequenos produtores ao longo dos rios navegáveis da região amazônica. O controle sobre a abertura de “casas de negócio”<sup>6</sup> onde quer que fosse, assim como a quantidade de tabernas em funcionamento em todas as vilas da província foram assuntos frequentes nos ofícios e correspondências diversas trocados entre os presidentes da província e os agentes do Fisco e das Coletorias. De fato, o conhecimento sobre essas práticas comerciais realizadas por pequenas embarcações e seus agentes também não escapou aos olhares atentos dos viajantes, que fizeram anotações pontuais sobre o mundo comercial.<sup>7</sup>

Outro alvo frequente das autoridades foi o comércio realizado nos quintais das casas ribeirinhas, diante da facilidade proporcionada aos negociantes para aviar mercadorias, sem apresentar manifesto ou qualquer outra forma que expressasse a “legalidade” do ato. As medidas fiscais incluíram também o controle sobre o comércio fluvial, além da construção de algumas obras públicas com o intuito de embelezar o cais da cidade e a instalação de postos de fiscalização, por onde navegavam as embarcações com as mercadorias que iriam abastecer os pontos comerciais da cidade.

Nesse sentido, objetiva-se discutir as formas de controle social acerca dessas práticas comerciais entre pequenos produtores, comerciantes e regatões. Nesse caso, o

---

<sup>5</sup> APEP, FSPP, Códice 1112, Ofício 15.08.1840.

<sup>6</sup> Expressão usada na Coleção das Leis da Província ao referir-se à abertura de tabernas e botequins na cidade e nas vilas próximas à cidade de Belém.

<sup>7</sup> Cf. ADALBERTO, Príncipe da Prússia. Brasil: *Amazonas e Xingu*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1977. (Viagem realizada em 1842). AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: INL, 1962. BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada entre 1848 e 1859). KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: províncias do Norte*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada em 1839). MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. (Tradução de Antonio Porro). Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas e da Universidade do Amazonas, 2001. SPIX, Johann Baptist von e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981. WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro*. São Paulo: Ed. Nacional, 1939. (Viagem realizada entre 1848 e 1852).



controle das autoridades não passava apenas pelo *quantum* transportado pelos pequenos produtores e comerciantes, mas também pelas formas como essa produção com frequência era negociada e aviada para o restante da população.

### As “casas de negócio”.

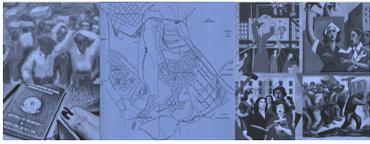
Em 1839, o Presidente da Província Bernardo de Souza Franco sancionou a lei nº 43, para assegurar a comercialização, arrecadação e fiscalização dos gêneros transportados para os armazéns e casas comerciais estabelecidas na cidade de Belém. Para não haver dispersão no desembarque de qualquer tipo de gêneros agrícolas e o seu extravio de direitos às rendas provinciais, foi decretado no artigo 24 que “estes gêneros terão desembarque livre nos Portos do Sal, Ponte de Pedra, e Santo Antônio, ainda mesmo sendo Domingo ou dia Santo”.<sup>8</sup> Pois a proibição para o desembarque em outros pontos navegáveis do centro já havia sido editada, o que não asseverou o controle das autoridades sobre o desembarque das canoas em quaisquer portos da cidade. À Recebedoria<sup>9</sup> interessava controlar os produtos que chegavam pelos rios Moju, Acará, Guamá e, principalmente, do rio Pará, que fazia a ligação entre a cidade de Belém com as vilas do interior da província. Por isso a constante intervenção da Recebedoria no desembarque das canoas que retornavam dessas áreas, carregadas de produtos para abastecer o comércio da cidade.

Diante da necessidade de manter o controle sobre essas atividades comerciais nos portos da cidade e no interior das vilas, as autoridades provinciais e municipais se esmeravam em tentar conter esse constante movimento, pensando nos prejuízos que a falta de tributos poderia trazer à Alfândega.<sup>10</sup> Havia diversos tipos de negócios, o realizado nas tabernas e “casas de secos & molhados” espalhadas pelas vilas ao longo dos rios navegáveis e das cidades portuárias tais como Belém, Santarém, Manaus; e o

<sup>8</sup> APEP, Coleção das Leis da Província do Grão-Pará - CLPGP, Tomo II, Parte 1ª, 1939.

<sup>9</sup> Repartição criada em 1839 pelo Presidente da Província Bernardo de Souza Franco. Esta repartição serviria para a fiscalização e arrecadação dos impostos sobre os produtos agrícolas e pescado comercializados na fronteira da cidade. Cf.: CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial no Pará*. Belém: Editora da UFPa, 1996, p. 160.

<sup>10</sup> Avé-Lallemant também relatou sobre essa chegada diária de embarcações na fronteira da cidade, assim como a circulação de pessoas e o movimento intenso no cais da Ponte de Pedra, onde se descarregavam os produtos coletados no interior. A importância comercial da cidade de Belém consistia no fato dela suprir os estabelecimentos comerciais da região com os produtos que precisassem, além de coordenar “toda a atividade comercial no portentoso rio”. AVÉ-LALLEMANT. *Op. Cit.* p. 55.



realizado por meio de “canoas de regateio” que dominava rios, igarapés, furos e lagos, e utilizavam os quintais das casas ribeirinhas para desembarcar tais produtos.

Pensando no controle sobre o comércio realizado nas vilas do interior, o Presidente Francisco Soares d’Andrea sancionou a lei nº 12 de 05 de maio de 1839, na qual estabelecia os impostos para os estrangeiros que “não pertençam à Nação reconhecida” que se destinarem a “ter casas, ou lojas com negócio, nem mascatear por qualquer forma sem licença prévia” desta província. De acordo com os artigos 3º, 4º e 5º, fazia saber aos estrangeiros interessados em abrir estabelecimentos comerciais que ficariam sujeitos às seguintes disposições:

“Art. 3º. Além dos dispostos nos artigos precedentes ficam sujeitos aos seguintes impostos”:

§1º. De 100\$000 réis por cada uma casa, ou loja de fazendas secas, ou molhadas por grosso, ou atacado.

§2º. De 80\$000 réis por cada uma loja de fazendas a retalho, e miudezas.

§3º. De 60\$000 réis cada uma Taberna ou Botequim.

§4º. De 40\$000 réis por cada uma Padaria, ou Caza de Pasto.

§5º. De 100\$000 réis por cada uma Loja Ambulante.

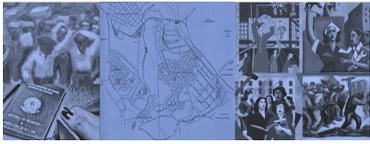
Art. 4º. Quando se reunirem em uma só Caza os objetos acima especificados, cobrar-se-ão os impostos correspondentes a cada um deles.

Art. 5º. Fica desde já vedada a tais Estrangeiros a venda de carnes verdes”.<sup>11</sup>

Com isso, o governo iniciava a determinação dos impostos destinados ao comércio na cidade, tanto como a organização para receber negociantes estrangeiros. O pagamento dos impostos do artigo 4º gerava dúvidas no momento em que os interessados faziam a requisição da licença. Os negociantes marroquinos Simão Benjô & Irmão solicitaram licença à Recebedoria para “poderem vender em uma Loja fazendas Secas por atacado, e a retalho, e gêneros molhados somente inteiro”.<sup>12</sup> De acordo com o referido artigo, a licença custaria 280\$000 réis, visto que pagariam por três imposições (fazendas secas por atacado, e a retalho, e gêneros molhados por atacado), além dos 50\$000 réis de impostos anuais que as “Lojas de fazenda a retalho, e miudezas” deveriam pagar. Por isso, os negociantes com estabelecimentos comerciais

<sup>11</sup> APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 1ª, 1838.

<sup>12</sup> APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: sem data.



burlavam as cobranças da Recebedoria afirmando o contrário ou o menor nos despachos que enviavam para requerer suas licenças.

Em julho de 1838, o administrador da Recebedoria cobrou ao francês Estevão Amaro o “imposto de Leilão e Modas, do ano passado e presente, da casa que naquele ano tinha no Largo do Palácio, e ao presente na Rua Santo Antônio”. Estevão Amaro respondeu ao administrador que não pagaria, “porque não reputava a sua casa como tal (...) e sim Loja”. Diante do que lhe foi respondido, o administrador não soube qual atitude tomar, pois não estava com autorização para fechar a loja, tão pouco fazer a “tomadia nas fazendas, estas têm pago os Direitos”.<sup>13</sup> Ficou o assunto à espera da resolução do Procurador Fiscal.

Outros ofícios de comerciantes que se recusavam a pagar os impostos continuavam a circular entre os despachos do presidente e da administração da recebedoria. Tanto que, o administrador voltou a informar ao Presidente sobre outra solicitação que chegara naquele mesmo mês, no qual oficiava que “tendo mandado fazer lançamento como Casas de Modas, da Loja de Cardulo Candido de Gusmão Borrvalho, onde se encontra a venda todos os objetos de Modas e venda também Chapelinhos e enfeites”, os quais afirmava terem sido “feitos por sua Senhora”. E o senhor Cardulo continuava a sua justificativa dizendo que não precisava “pagar o Imposto, por que aqueles enfeites são feitos no interior de sua Casa: Sobre isto peço inteligência a VEx<sup>a</sup>, assim como que se digne declarar-me quais casas que devo reputar de Modas para meu governo no lançamento e cobrança de direitos”.<sup>14</sup>

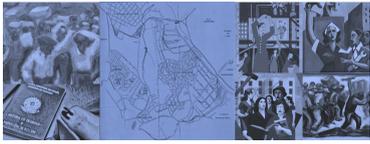
A justificativa de Cardulo Borrvalho inquietou o administrador, pois argumentou que a sua mulher “não é modista, mas é uma Senhora. Brasileira bem prendada e que os enfeites que faz ele os deposita, na sua Loja, alegando que as não vende à Janela, nem está sobre o Balcão”. Diante do exposto concluía o seu argumento para não pagar o imposto alegando que “quem não vende bebidas à Porta da Rua ou à Janela, e os tiver em um armazém, no Quintal apesar de as vender não deve pagar o imposto”.<sup>15</sup> Essas

---

<sup>13</sup> APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 20.07.1838 e anexo.

<sup>14</sup> APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 24.07.1838.

<sup>15</sup> APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 26.07.1838. Ao final do ofício, o administrador reclamava das queixas feitas pelos negociantes B. Harmard e Diniz Crouan, que se julgavam no mesmo caso, não podendo o administrador “fazer exceções”. Ainda sobre o pagamento que os proprietários das casas comerciais deviam fazer na Recebedoria, assim o administrador expôs a sua dúvida: o que “tem proposto alguns Negociantes que não querem pagar a taxa de vinte mil réis de seus armazéns onde dizem ter só cerveja”,



dúvidas seguiram com frequência para a Recebedoria, por isso que o Presidente da Província Souza Franco<sup>16</sup> sugeriu a diminuição das taxas para licenciar as “casas de negócio”, por serem onerosas aos negociantes tanto na cidade como no interior.

Assim, o processo para a instalação de estabelecimentos comerciais no interior ficaria sob a tutela das Câmaras Municipais que agenciariam os locais e os tipos de produtos que deveriam ser aviados aos fregueses. Isso garantiria a cobrança de impostos sobre essas tabernas, porém no artigo 6º ficava proibido “aos mesmos estrangeiros o comerciar nas vilas, e mais lugares da Província”, o que seria uma atividade estritamente urbana. Todavia, Souza Franco ressaltou que os estrangeiros apresentavam brasileiros como caixeiros de suas lojas para o trato no interior.<sup>17</sup>

O comércio realizado com os produtores do interior dos altos rios ganhava a configuração de ser, entre os diversos pontos da província, o mais lucrativo para a Recebedoria da Capital, em termos de oferta e circulação de produtos. Como afirmaram Spix e Martius,<sup>18</sup> dessas áreas é que aportavam, diariamente, as embarcações entulhadas com diversos gêneros para o abastecimento da cidade e os com destino certo para os portos estrangeiros.<sup>19</sup>

As autoridades responsáveis pelo controle fiscal perseguiram o contrabando pelo duplo crime que ele representava. Além de burlar o fisco, o contrabando tecia relações econômicas com os negros aquilombados e regatões, conhecedores dos rios da região e que abasteciam as tabernas com diversos gêneros. Por isso, as autoridades solicitavam que fosse efetivada uma contagem em todas as vilas da província constando quantas “casas há de venda nesta freguesia, e a quem elas pertencem, enquanto a quantidade dos

---

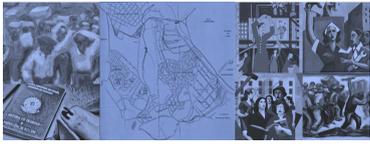
mas não sabe se cerveja pode ser considerada “espiritiosa”. Os donos de armazéns se esquivavam do pagamento do imposto, e quando o faziam pagavam apenas 50\$000 reis, mesmo que tivessem dois ou três armazéns. APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 14.07.1838.

<sup>16</sup> PARÁ. Presidente da Província (1838-1839: Souza Franco). *Op. Cit.* p. 9.

<sup>17</sup> *Idem, Ibidem.*

<sup>18</sup> SPIX, Johann Baptist von e MARTIUS. *Op. Cit.* p. 32.

<sup>19</sup> Em relação ao controle sobre as transações comerciais, Maurice Dobb afirma (para o século XII) que o controle servia para beneficiar a cidade em suas transações entre o campo e os comerciantes estrangeiros. Como a cobrança de taxas de mercado que proporcionava uma fonte de renda segura para as autoridades, pois “como as autoridades tinham o direito de regulamentar quem podia comerciar e quando o devia fazer, possuía também um poder considerável de inclinar a balança de todas as transações de mercado em favor dos residentes urbanos”, isso quando não as limitava para seus próprios cidadãos, nesse caso, “a cidade manifestadamente possuía considerável poder de influenciar as relações de troca em sua própria vantagem”. DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. Tradução: Affonso Blacheyre. Rio de Janeiro, Zahar, 1977, p. 118.



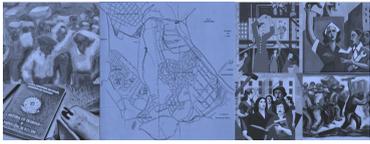
gêneros postos a venda são fazendas Secas, e molhadas”.<sup>20</sup> Diante dessas informações, a Câmara Municipal poderia lançar os impostos com maior rigor, assim como ter conhecimento sobre as práticas comerciais nessas vilas e quem delas participavam adquirindo o resultado do furto.

São comuns nos relatórios das autoridades e nas descrições dos viajantes do século XIX referências às tabernas e casas de negócio como espaços de ócio e de receptação de furto. Segundo José Carlos Barreiro, a historiografia tende a negar esses espaços de politização do cotidiano sem lhes atribuir a relevância social e política, nos quais se entrecruzam culturas e extensas redes de produção autônoma que não estão vinculadas a um padrão.<sup>21</sup>

Para Peter Lineabaugh, certos usos costumeiros dos trabalhadores ingleses no século XVIII abonavam algumas práticas que, aos olhos das autoridades, eram verdadeiras infrações, o que motivou inúmeras tentativas de combater e punir aqueles que as praticavam. Era o caso da apropriação pelos trabalhadores portuários de parte das cargas dos navios, como o tabaco trazido da América. Durante a operação de descarregamento do produto, parte do tabaco costumava ser retirado e vendido, e o dinheiro dividido entre os trabalhadores do porto de Londres. Essa ação era qualificada pelas autoridades como furto. Houve então a prisão e enforcamento de alguns trabalhadores acusados desse tipo de conduta; tentou-se também implantar uma força policial para apreender mercadorias apropriadas e deter acusados. Essas medidas repressivas desencadearam a reação do “proletariado do rio” contra tais tentativas de criminalização dessa prática costumeira do transporte marítimo. Entre o final do XVIII e princípios do XIX, a campanha contra os “furtos” nos descarregamentos dos navios ganharia maior abrangência. Nesse contexto, marcado pela “decolagem” do comércio naval transatlântico, fazia-se necessário conter o extravio de lucros representado pelos costumes dos trabalhadores da área portuária do rio Tâmis. Os administradores das companhias navais e as autoridades portuárias passaram então a reformar o espaço do porto, retirando as moradias ribeirinhas, pontos tradicionais de receptação de cargas apropriadas pelos trabalhadores. Ao mesmo tempo, finalmente foi posta em ação uma

<sup>20</sup> APEP, FSPP, Códice 1114: 22.01.1840.

<sup>21</sup> BARREIRO, José Carlos. “E. P. Thompson e a historiografia brasileira: revisões, críticas e projeções”. In: *Revista: Projeto História*, São Paulo, nº 12, out/ 1995, p. 70.



força policial na área portuária para combater os “roubos”.<sup>22</sup> Essas práticas nos rios e o controle da recepção das mercadorias foram comuns nas paragens da província do Grão-Pará, onde os empregados das coletorias se detinham em fiscalizar o embarque e desembarque das canoas.

No Pará, esse “comércio de travessia” foi considerado proibido no Código de Posturas. Nessa prática comercial ilícita, “as pessoas, que em tal se empregarem pelas praias, portos, e subúrbios das Cidades, e Vilas”, espaços no frontaria da cidade “ou mesmo forem ao encontro das canoas, a fim de mercadejar gêneros, comestíveis, e mais produtos, fazendo o monopólio deles para depois tornarem a vendê-los ao público”.<sup>23</sup> Nesse sentido, o controle imposto pelo Código também atingia essa prática comercial comum nos portos da cidade, pois o monopólio que os atravessadores mantinham afetava o comércio dos negociantes estabelecidos próximos aos portos da cidade de Belém, por isso a negação a quem o praticasse.

Em 1847, foi entregue ao Subdelegado João Wilkens de Mattos uma relação com o Código de Posturas, para obstar essas possíveis práticas nas tabernas da cidade. O artigo 23 expressava que a polícia não devia permitir nas tabernas, armazéns e botequins “ajuntamentos de pessoas sem comprarem, quer seja de dia, ou de noite, e para evitá-lo farão que as sobreditas casas se fechem as nove horas da noite até amanhecer, exceto as estalagens”. Assim como no artigo 77 ficava proibido “vender em loja, nem mesmo em particular a escravos, ou pessoas de suspeita, armas ofensivas de qualquer natureza que sejam”.<sup>24</sup>

Segundo Barreiro,<sup>25</sup> as tabernas serviam como lugares de “tensão entre a pulsão do coletivo e a disciplina imposta pela instituição”, por terem os seus significados discutidos e recriados cotidianamente. Os pontos d’água também figuravam em motivo de controle para as autoridades, não só pelo abastecimento, mas por serem espaços de convívio social e de constante troca de informações.<sup>26</sup> Nesses casos, os fiscais da

<sup>22</sup> Cf. LINEAUBAUGH, Peter “Crime e Industrialização na Inglaterra do século XVIII”. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). *Crime, Violência e Poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983, pp. 119-135.

<sup>23</sup> APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848.

<sup>24</sup> *Jornal Treze de Maio*, nº 678, 13.02.1847.

<sup>25</sup> BARREIRO, José Carlos. *Op. Cit.* p. 75.

<sup>26</sup> Os pontos d’água eram os igarapés, os rios ou poços públicos. Segundo Bates, “nesse local é lavada toda a roupa da cidade, trabalho esse que é feito por um bando de tagarelas escravas negras; aí também são enchidas as carroças de água, constituídas de pipas sobre rodas, puxadas por bois. De manhãzinha, quando a luz do sol tem de romper às vezes através de uma ligeira névoa e tudo goteja devido à umidade,



coletoria agiam, também no “policiamento de costumes”, sendo de interesse das autoridades dirimir seus espaços de atuação, seja através de práticas que estimulassem o trabalho, seja na interferência episódica das condições para liberarem a instalação de novos pontos comerciais fora das vilas.

Na apreciação das Câmaras sobre o Código de Posturas Municipais, versando no artigo 87, ficou estipulado que “ninguém poderá ter venda fixa, ou ambulante de fazendas secas, ou molhadas, gêneros, comestíveis, ou outros misteres, sem que previamente se tenham munido de licença da Câmara respectiva até o fim de Agosto”. Aos comerciantes que não apresentassem as licenças, quando solicitadas, ficavam obrigados a requerê-las “dentro de quinze dias depois de condenados, sob a pena de incorrer em reincidências”, a multa aplicada variava entre pagar o dobro do valor da licença, ou ficar em detenção por oito dias. Os artigos seguintes enfatizam o controle que se voltava para esses estabelecimentos, nos quais ratificava-se a importância de ter em mãos o alvará de licença fiscal, quando solicitados. Isso valia para os donos, administradores e caixeiros de "casas de venda", fixa ou ambulante e oficinas, assim como para os donos de canoas de regatão.<sup>27</sup>

Frequentemente, as lojas ambulantes eram confundidas com as canoas de regatão. O Presidente da Província apresentava as explicações para diferenciar um e outro comércio: “lojas ambulantes só se devem entender as que, contendo os mesmos objetos de comércio das lojas são com tudo conduzidas de uns para outros lugares por qualquer maneira, não se devendo considerar como tais as casas de regatão, visto acharem-se estas proibidas por lei”.<sup>28</sup> Entretanto, os mesmos impostos que se cobravam para as canoas de regatão cobravam-se para as lojas ambulantes, como na lei nº 43, art. 23, § 27, que cobrava imposto anual de “cinquenta mil réis por Lojas ambulantes e canoas de regatões”.<sup>29</sup>

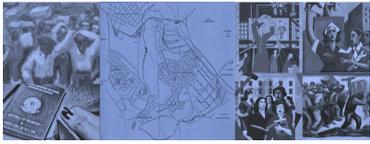
---

essa parte da cidade se enche de animação”. BATES, *Op Cit*, p.14. Frequentemente, os viajantes comparavam a prática do banho e da sesta, após as refeições, à ociosidade, fruto da ideia de modernidade associada aos costumes europeus, mas que representa a descrição de um fato comum: a falta de controle das autoridades sobre esses espaços públicos. Cf. BELTRÃO, Jane Felipe. “Belém de outrora, em tempo de cólera, sob olhares impertinentes e disciplinadores”. *Annaes do Arquivo Público do Estado do Pará*, Belém, 3 (1), 1997, p. 225.

<sup>27</sup> APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848.

<sup>28</sup> APEP, CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª, 1854.

<sup>29</sup> APEP, CLPGP, Tomo II, Parte 1ª, 1839.



Ao tratar do comércio de regatão e das lojas situadas no interior, Tavares Bastos<sup>30</sup> argumentou que a imposição que esses tipos de comércio sofria com a cobrança de impostos excessivos era prejudicial “à prosperidade daquela região”. Segundo o autor, o valor desses impostos seria repassado para as mercadorias, prejudicando o acesso da população à compra de certos produtos.

As lojas de “secos & molhados” pagavam impostos provinciais e municipais. As autoridades justificavam sua cobrança como uma das possíveis formas de assegurar que os tapuios<sup>31</sup> não sofreriam espoliações desses comerciantes – como defendiam as autoridades. Porém Tavares Bastos<sup>32</sup> ressaltava que os comerciantes estabelecidos nessas paragens não eram diferentes dos regatões e dos donos de lojas no que se refere ao trato com o tapuio, pois também prevalecia o lucro mercantil de comprar barato e vender caro. A diferença desses negociantes estabelecidos no interior se apresentava no gozo de influências políticas que exerciam junto às autoridades provinciais, tendo facilmente atendidas suas exigências de monopólio sobre o comércio que desenvolviam.

A regulamentação sobre essas “casas de venda” no interior da província foi resultado do controle para tentar evitar o comércio de regatão. A resolução de número 182 determinava que as pessoas interessadas em abrir tais estabelecimentos “fora dos limites das cidades, Vila, e Freguesias”, só receberiam o consentimento após declarar perante as respectivas Câmaras Municipais

“os fundos com que tem de as custear, e prestado fiança à multa a que ficam sujeitas, só poderão estabelecê-las nos lugares que tiverem sido designados pelas mesmas Câmaras, em conformidade do artigo 7º. Essas Casas pagarão o imposto Provincial de 40\$000 Réis, e o Municipal de 16\$000 Réis por alvará de licença”.<sup>33</sup>

Essas medidas destinavam-se a obstar o comércio em canoas de regatão e “se não desviem as outras do fim que lhes é permitido”, isto é, as embarcações empregadas

<sup>30</sup> TAVARES BASTOS, A. C. *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatísticas, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3ª ed. São Paulo, Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975, p. 200.

<sup>31</sup> Segundo Carlos Moreira Neto, os tapuios seriam os índios destribalizados e que constituíam a base da mão de obra da cidade. Cf.: MOREIRA NETO, Carlos Araújo. “Igreja e Cabanagem (1832-1849)”. In: HOORNAERT, Eduardo (org.). *História da Igreja na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1992, pp. 271-272.

<sup>32</sup> *Idem*, p. 201.

<sup>33</sup> APEP, CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850.



no transporte de mercadorias, gêneros e gado, no serviço de lavradores, fazendeiros, engenhos e fábricas e na extração de óleos, salsa e outros produtos naturais. Assim ficava a cargo das Câmaras Municipais dispor sobre essas casas. As câmaras deveriam marcar os limites e lugares onde permitiriam “abrir-se as Casas de Venda declaradas no artigo 5<sup>o</sup>”,<sup>34</sup> após o pagamento dos devidos impostos à Recebedoria.

Um dos motivos da baixa arrecadação fiscal aos cofres da coletoria era a falta de pagamento das casas comerciais do interior da província, pois os proprietários em posse da licença para negociar não efetuavam os pagamentos da referida licença e demais impostos. A interferência mais comum, notada nas correspondências, entre as autoridades e as Câmaras Municipais, registrava-se na legislação para a liberação de licenças com a finalidade de conseguir a abertura de casas de venda. Tanto que, na legislação de 1847, determinava-se às Câmaras que não autorizassem licença às casas de venda para comerciarem, “ou quaisquer outras, sem que os requerentes juntem documentos de haverem pago os competentes impostos Provinciais e Municipais, a que estiverem sujeitos pelas ditas casas”, alertando aos fiscais que as pessoas que abrissem, “ou continuarem a ter aberta casa de venda, ou quaisquer outras sem as licenças e pagamento de imposto competente, pagarão o duplo do que deveriam pagar”.<sup>35</sup> Caso apresentado, com certa frequência, nos ofícios trocados entre coletores e as autoridades fiscais, pois muitas das casas se valiam de requerer as licenças e não efetuarem o pagamento das mesmas, após a sua liberação.

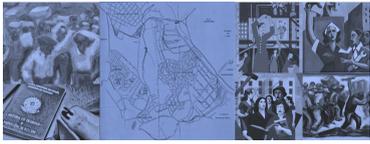
Em 1855, o inspetor Tenreiro Aranha ressaltava este problema que logo foi noticiado ao Presidente da Província em Circular, na qual solicitava “que haja de dar as necessárias providências para que seus fiscais não tolerem que se abram casas de comércio em seus respectivos distritos,” o que valeria para as ações comerciais para “no seguinte ano financeiro sem que seus donos lhes exibam conhecimento de recibo, pelo qual mostrem haverem pago os respectivos impostos e taxas”.<sup>36</sup> Nesse sentido, o controle sobre o local das “casa de negócio” e os regatões assumia uma forma legal de garantir aos comerciantes da cidade e aos donos de firmas aviadoras a oferta daqueles

---

<sup>34</sup> *Idem, Ibidem.*

<sup>35</sup> APEP, CLPGP, Tomo IX, Parte 1<sup>a</sup>, 1874.

<sup>36</sup> PARÁ. Presidente da Província (1856-1857: Beurepaire Rohan) *Relatório dirigido pelo Exc. Sr. Dr. Henrique de Beurepaire Rohan Presidente da Província à Assembleia Legislativa da Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 15 de Agosto de 1856*, Belém. Typ. Santos & Filhos, 1856, anexo nº 6.



gêneros, assim como impedir a concorrência nesse comércio tão lucrativo que se operava nos sertões da província.

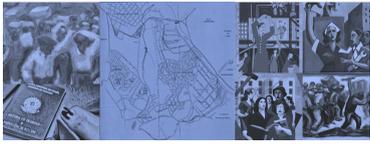
### **O controle sobre o comércio fluvial: as medidas fiscais e os quintais das casas ribeirinhas.**

Ao assumir a presidência da Província em 1839, Bernardo de Souza Franco expressava em seu relatório que os trabalhos realizados em sua administração “concorrerão para a inteira pacificação, progresso e prosperidade da bela província”. Para tanto, questionava a forma como se efetuava a distribuição dos impostos e, para tornar a cobrança mais eficaz, sugeria que houvesse “neles maior igualdade, e não sejam muito leves sobre certos gêneros e muito pesados sobre os outros”. Enfatizava não só a necessidade da eficácia na cobrança das décimas das casas de comércio e de diminuir o valor das taxas dos impostos sobre os produtos exportados, como também a necessidade de favorecer a navegação interna dos rios em direção ao Alto Amazonas. A eficácia dessa cobrança arrecadaria para as rendas públicas uma considerável quantia, tendo em vista que desde 1836 esses impostos não eram arrecadados, originando um déficit de 39:383\$989 réis para o ano financeiro de 1839. E para os devedores convinha decretar que a cada vencimento a dívida sofreria acréscimo de 1% sobre o total.<sup>37</sup>

Sobre a distribuição de impostos, o negociante Francisco Pereira, da Vila de Muaná, declarava ao presidente Jozé Thomaz Henriques estar “comovido com o estado decadente” daquela vila, pois os “Direitos Subcarregados pelo arrematante dos Direitos Provinciais” recaiam apenas sobre os “fracos moradores deste Distrito”, atrapalhando o desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria. O negociante afirmava que “as vendas, parte delas fixando-se com Direitos de Balcões, Direitos Municipais, e outros que inteiramente, ferem e aniquilam seus poucos fundos, ameaçados de pagamentos”. Os impostos autorizados pelas Leis Provinciais não podiam ser alterados pelos arrematantes e deviam ser aplicados a todos os distritos do Grão-Pará. Na explicação apresentada ao presidente, Francisco Pereira descreve a situação das outras vilas e o comércio que as favorece e afirma que “Eu [...] entendo que tais Direitos de vendas, deverão se entender conforme as forças, e Circunstâncias das Vilas porque esta

---

<sup>37</sup> PARÁ. Presidente da Província (1838-1839: Souza Franco). *Op. Cit.* pp. 3-9.



não pode competir com as de Cameté, Vigia, Macapá, Cachoeira”. Por fim, o negociante concluía o seu ofício solicitando que “por este motivo deixem os Negociantes, Lavradores, e outros de satisfazerem Direitos, mais sim sejam de alguma maneira modificados”.<sup>38</sup>

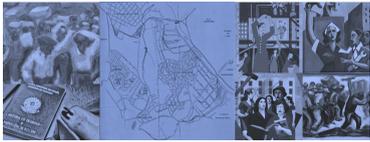
No entanto, reclamações sobre o valor dos impostos não eram atendidas. Independentemente das atividades comerciais com outras praças, como o citado por Francisco Pereira, a evasão fiscal era recorrente nas vilas da província, até mesmo nos estabelecimentos da cidade. Por isso a sugestão de acrescentar multa de 1%. Esse acréscimo sobre o vencimento justificava-se pelas reclamações dos administradores da Coletoria, pois os negociantes nacionais ou estrangeiros dificilmente apareciam naquela repartição para quitar os seus impostos. Foi o que oficiou Antônio Marcos ao presidente Andréa, informando que “até hoje [11 de julho] nenhum tem aparecido a fazer semelhante pagamento, e como a Lei lhe não impõem pena pelo não fazerem, naturalmente esperam que eu mande fazer lançamento, e depois os avise dez a doze vezes para a final virem pagar”. Porém, havia poucos empregados na repartição, nesse período seis dos empregados estavam de licença, cabendo ao administrador suprir essa falta, que dificilmente “tem sido possível vencer”.<sup>39</sup>

Político e comerciante da cidade de Belém, Bernardo de Souza Franco tinha conhecimento da ineficácia da arrecadação de impostos sobre as lojas ambulantes e canoas de regateio que negociavam nos rios da região. Afirmava que o valor de 100\$000 réis anuais para liberar a licença das lojas e das canoas para o comércio era pesado demais, o que deveria ser reduzido pela metade. Todavia, a estipulação de taxas e impostos dificilmente alcançaria o efeito desejado pela coletoria. Em meio ao caudaloso curso dos rios, a fiscalização sobre esse comércio implicaria a adoção de políticas fiscais e de controle social mais enérgicas sobre a comercialização.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> APEP, FSPP, Ofícios Diversos Caixa 91: 1843.

<sup>39</sup> APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 1838.

<sup>40</sup> PARÁ. Presidente da Província (1838-1839: Souza Franco). *Op. Cit.* p. 9.



O conjunto de decretos e medidas implantadas pelas autoridades interferiria<sup>41</sup> na vida dos pequenos produtores e comerciantes que atuavam nesse comércio, modificando hábitos, limitando deslocamentos e impedindo o estabelecimento de relações econômicas e sociais. Diariamente, as pessoas utilizavam-se das canoas<sup>42</sup> para negociarem nos rios as mercadorias para o seu abastecimento, da mesma forma que negociavam com regatões os produtos cultivados em suas pequenas roças e coletados na floresta; ou mesmo o fruto do contrabando de gêneros alimentícios e produtos para comercialização - carne-verde, farinha, feijão, milho e mandioca, aguardente de cana, arroz com casca ou pilado, azeite de diversos animais, goma elástica e algodão.

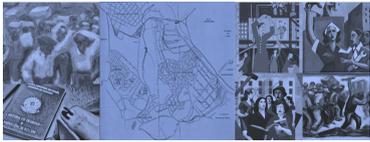
A respeito dessas trocas comerciais, Bates narra um encontro que teve, quando estava entre Pará e Amazonas, com um negro livre chamado Lima, proprietário de uma pequena canoa. Acompanhado de sua mulher, Lima descia o rio rumo à Santarém com a finalidade de trocar no comércio daquela vila “a sua produção de fumo por mercadorias europeias.”<sup>43</sup> A canoa era comprida e rasa, e estava tão carregada de produtos que sua borda quase chegava ao nível da água. Avé-Lallemant, em sua viagem a Manaus no vapor “Marajó”, tratou desse pequeno comércio realizado na canoa: quando aportou em Breves, observou o trabalho de Dona Maria, uma indígena que morava no canal Tajapuru, e viajava “sozinha numa canoa, um grande negócio com artigos que recebe do Pará. Rema só, por todos os pequenos igarapés, para vender seus artigos ou trocá-los, e deve ter junto a si uma fortuna”.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> E. P. Thompson infere que muitos dos costumes praticados e reconhecidos pela comunidade acabam assumindo qualidades legais, como um direito reconhecido pelos seus pares. Tanto que, quando na Inglaterra do século XVIII, os patrícios tentaram interferir nas práticas de mercado e no tempo de trabalho dos plebeus, estes se opuseram, visto que essas práticas de mercado capitalistas feriam os seus costumes. THOMPSON, E.P. *Senhores e Caçadores: a origem da Lei Negra*; tradução, Denise Bottman. –Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

<sup>42</sup> Bates observou que os nativos levavam uma “vida semi-aquática”, pois as casas e os pequenos povoados localizavam-se às margens dos rios. Por isso, “a montaria [embarcações usadas para a circulação de pessoas e de produtos agrícolas] toma ali o lugar do cavalo, do burro ou do camelo de outras regiões. Além de possuir uma ou duas montarias, quase toda família tem uma canoa maior, a que dão o nome de igarité”. BATES, *Op. Cit.* p. 38.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 114.

<sup>44</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Op. Cit.* p. 65. A descrição desse comércio nas canoas foi muito ressaltado pelos viajantes que passaram pela província: Spix e Martius e Tavares Bastos descreveram o montante de mercadorias que era transportado por estas embarcações, assim como alguns aspectos dessa economia que se realizava através da permuta. Spix e Martius afirmam que a embarcação que os levaria da cidade para o interior da província: “carregava novecentas arrobas e era bem menor que as comuns canoas de comércio, que trazem mercadorias do interior e transportam de três a cinco mil arrobas (...). As provisões de boca para a tripulação que constavam de vinte balaios de farinha d’água, trinta arrobas de pirarucu salgado, alguns barris de biscoitos, um barril de cachaça e seis balaios de sal, foram arrumados



A vasta comunicação fluvial permitia esse livre trânsito de mercadorias entre as pequenas vilas e a cidade, os pequenos produtores tinham esse conhecimento e disso faziam proveito para aviar os alimentos que produziam ou coletavam. A maioria das propriedades rurais localizava-se nas margens dos rios, por onde transportavam a sua produção para o mercado<sup>45</sup> situado na orla de Belém, ou para evitar o pagamento de impostos às coletorias. Conseqüentemente, estes pequenos produtores atracavam em trapiches armados nos quintais das casas ribeirinhas próximas ao cais da cidade.<sup>46</sup>

De fato, essa agitação comercial nesses pontos descrita pelo viajante não era fato novo para as autoridades. O próprio Souza Franco, em 1839, chamou a atenção para essa atividade em seu relatório, no qual sugeriu a edificação de um cais para abrir uma nova rua na marinha da cidade para conseguir assim pôr “dique aos excessivos extravios de direitos” comuns nessa área. Além de “aformosear a cidade”, a importância da obra era proibir a:

“edificação de pequenas casinhas, que por indesculpável desleixo se tem consentido levantar nas marinhas da mesma (...). Com ela se diminui o extravio dos direitos públicos, difícil de obstar agora com tantas casas cujos quintais e cercados entram pelo rio dentro, e dão segura guarida aos contrabandistas; e se só  $\frac{1}{4}$  da perda de direitos for com ela evitado, teremos cada ano cerca de 20 contos de réis ganhos”.<sup>47</sup>

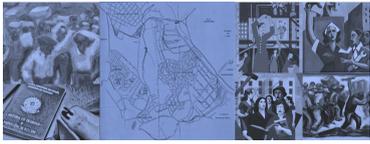
---

embaixo do convés da proa. Para nós, levávamos biscoitos, farinha, arroz, presunto, chouriço, carne salgada, manteiga, açúcar, café, chá, vinho, aguardente, medicamentos, munição tudo disposto embaixo da cabine. Levamos a demais, uma grande rede de pesca, e considerável quantidade de objetos, que nos haviam sido recomendado para permutar com os índios, isto é, machados, facões, canivetes, anzóis, espelhos de Nuremberg, tecidos de algodão grosseiro (branco, azul e listado), chitas e miçangas”. SPIX E MARTIUS. *Op. Cit.* p. 62.

<sup>45</sup> A relação de regateio e de aviamento concorria conjuntamente com a atividade comercial efetivada sem a permissão da Fazenda Real. Roberto Santos explica o aviamento como modalidade de financiamento, no qual “o negociante sediado em Belém supria de mantimentos a empresa coletora das *drogas do sertão*, para receber em pagamento, ao fim da expedição, o produto físico recolhido”, caracterizado pelo autor como o “embrião” do mecanismo que impulsiona a economia amazônica. SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo, Editora T. A. Queiroz, 1980, p. 156. Para Bárbara Weinstein, aviamento é o nome dado às mercadorias dos comerciantes (aviador) entregues aos seringueiros (aviado) a crédito ou em troca de borracha. Isso porque havia no aviamento uma moralidade espacial que envolvia as relações entre patrão e freguês. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª ed. ver. 1998, p. 176.

<sup>46</sup> KIDDER, Daniel. *Op. Cit.* p. 174.

<sup>47</sup> PARÁ. Presidente da Província (1838-1839: Souza Franco). *Op. Cit.* p. 12



Com isto, leis que pudessem coibir qualquer forma de negociação de gêneros e produtos que não passassem pelo Fisco foram, de alguma forma, oficiadas ou executadas entre as autoridades, visando controlar a comunicação que havia entre as casas da rua do Norte<sup>48</sup> e o mar<sup>49</sup>, diante as denúncias da ocorrência de tais atividades comerciais naquela área.

Em 1843, o Presidente da Província, Manoel Paranhos da Silva Vellozo, ao apresentar o déficit na receita provincial para o ano financeiro de 1843-1844, justificava-se com o argumento de que era constante o

“grande extravio de direitos, e é também certo que é difícilimo evitar o contrabando pela circunstância de que passando o Rio pelos fundos de muitas casas, e penetrando nos quintais nas enchentes da maré, ali e a abrigo dos cercados e portões dos mesmos quintaes descarregam as embarcações os gêneros sem pagarem os competentes direitos remediados apenas com a construção do cais da Marinha”.<sup>50</sup>

Afirmando ser uma vantagem para a província a facilidade de suas comunicações fluviais, Kidder enfatizou que na orla da cidade o movimento interno da “rua que corre em paralelo ao rio liga diversos pontos de desembarque (...) onde se transaciona quase todo o comércio local”.<sup>51</sup> Mas como reter essa prática ilícita se cada quintal das casas à margem do rio servia como um porto para as diversas embarcações?

Neste caso, refere-se à Lei de número 183 de 09 de dezembro de 1850. Nessa lei o governo estabelecia as disposições para o ano financeiro de janeiro a dezembro de 1851, na qual o artigo 14 autorizava, no §1º,

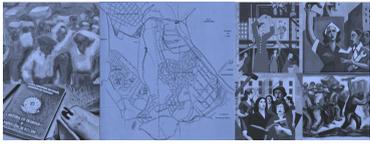
“a dar, a bem da fiscalização das rendas provinciais, o necessário regulamento, estabelecendo providências que vedem, que tenham comunicação para o mar, as casas que nos fundos para o mesmo mar tem cercas, portas, estivas, varandas onde

<sup>48</sup> Atual Siqueira Mendes. Cf. BELTRÃO, Jane. *Op. Cit.* (Anexo I).

<sup>49</sup> Termo da época para se referir à Baía do Guajará, que banha a fronteira da cidade de Belém.

<sup>50</sup> PARÁ. Presidente da Província (1843-1844: Manoel Silva Vellozo) *Discurso recitado pelo Exc. Sr. Deembargador Manoel Paranhos da Silva Vellozo, Presidente da Província do Pará, na Abertura da Primeira Sessão da Quarta Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1844*. Belém. Typ. Santos & Menor, 1844, p. 63.

<sup>51</sup> KIDDER, Daniel. *Op. Cit.* p. 171.



não seja possível fazer-se a devida fiscalização e possam, nas horas de maré, encostar canoa, e fazer descarga”.<sup>52</sup>

Em diferentes casos, os quintais das casas ribeirinhas constituíam um pequeno entreposto comercial dos mais visados para abastecer a população com gêneros alimentícios, difíceis de serem comercializados em algumas épocas do ano pela Fazenda Real. O Presidente da Província João Antonio de Miranda reclama da falta de arrecadação das rendas, pois os coletores não prestam conta do que arrecadam e as pessoas não costumam encaminhar-se à Coletoria para pagar seus impostos de legados e heranças. Porém, o Presidente alertava, principalmente, para os extravios “provenientes em grande parte da facilidade, com que pelos quintais, que deitam para o Rio, se introduzem nas enchentes as canoas carregadas de gêneros sujeitos ao imposto, e de que por este estratagem se salvam”.<sup>53</sup>

A saída esperada para coibir esta prática seria a construção de um cais até o Forte do Castelo, onde seria “uma salvaguarda maravilhosa para a fiscalização dos direitos Nacionais, ou Provinciais”. Essa prática dificilmente seria controlada apenas com a construção de um cais, visto que as negociações com essas embarcações ocorriam sem rédeas próximas ao prédio da Coletoria,<sup>54</sup> sem haver controle. Em 1854, o Presidente da Província, por meio de ofício, aprovava, no prazo de um mês a contar desta data, a demolição “das cercas, portas, estivas, varandas e pontilhões que estabeleçam a comunicação entre essas casas e o mar”. O presidente concluía o seu ofício certificando que “findo este prazo, serão dadas as necessárias providências para que seja *vedada* essa comunicação à custa daqueles proprietários ou moradores que tiverem deixado de assim o fazer”.<sup>55</sup>

Com o mesmo teor deste ofício foi aprovado um artigo no Código de Postura da Câmara Municipal de Cameté, sob a justificativa de “aformoseamento da dita cidade, e da fiscalização das rendas gerais”; no entanto, não consta se houve a devida aplicação e controle sobre essas casas.<sup>56</sup> Este comércio, em momentos alternados, passou também a

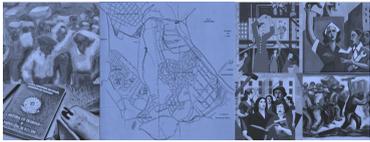
<sup>52</sup> APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850.

<sup>53</sup> PARÁ. Presidente da Província (1840-1841: João Antonio de Miranda) *Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Pará, na Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1840*. Belém. Typ. Santos & Menor, 1840, p. 98.

<sup>54</sup> Atualmente, onde se localiza o Solar da Beira, no Mercado do Ver-o-Pêso.

<sup>55</sup> APEP; CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª, 1854.

<sup>56</sup> *Idem, Ibidem.*



prover a população das vilas distantes e da cidade de Belém com gêneros alimentícios que a Real Fazenda alegava estar em falta. Essas trocas comerciais eram sempre descritas pelas autoridades como “contrabando”, despertando o maior empenho das autoridades para persegui-los. Aos que fossem encontrados praticando o extravio de mercadorias e de direitos incorriam em multa de 100\$000 a 300\$000 réis na 1ª vez, em caso de reincidência pagariam de 300\$000 a 500\$000 réis. O dinheiro arrecadado com a multa seria destinado às Câmaras Municipais para o pagamento de obras públicas, e a outra metade para os denunciadores ou apreensores.<sup>57</sup>

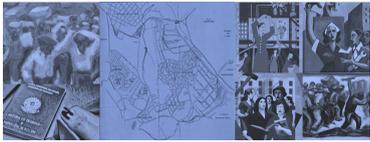
No entanto, em certos lugares, a comercialização entre regatões e pequenos produtores em quintais ou portos sem fiscalização tornava-se uma “porta franca para o contrabando especialmente de noite, ocasião em que se desembarcam gêneros extraviados aos [direitos] com tanto escândalo”. Esta denúncia foi feita pelo Coletor das Rendas, que no curto período desempenhando este cargo ainda não tinha conseguido “uma arroba de carne seca vendo-se no [entanto] as tabernas sortidas deste gênero não podendo atalhar estes e outros abusos em dano dos interesses da Fazenda Pública”. Para tentar evitar esses desvios se dignava em pedir ao comandante “uma patrulha para ser empregada privativamente na vigilância da marinha para toda a noite, a qual não deve consentir desembarque algum de embarcação mesmo da habitação”, sendo este o único meio para “melhor zelar e fiscalizar ao direito públicos”.<sup>58</sup> Para a fiscalização da Alfândega foi entregue uma embarcação para a ronda mercante pelos rios, “a bordo devem ir dois ou mais guardas, um dos quais deve ser o Comandante, e uma tripulação”.<sup>59</sup>

Uma contra ação foi proposta para melhorar a arrecadação dos impostos e fiscalizar essas práticas ilícitas para os cofres das rendas provinciais. Já que outras despesas seriam feitas para fiscalizar os gêneros sujeitos aos impostos, os coletores deveriam, também, se ater em suas atividades nos portos da Coletoria. Em ofício de 28 de junho de 1844, constava que esses direitos provinciais eram:

<sup>57</sup> APEP, CLPGP, Tomo XIII, Parte 1ª, 1851.

<sup>58</sup> APEP, FSPP, Códice 1113: 11.01.1840.

<sup>59</sup> APEP, FSPP, Ofício Caixa 76: 03.02.1841.



“Subtraídos, desembarcando-se os gêneros a eles sujeitos ocultamente pelos fundos das casas da Rua do Norte, e outras que dão sobre o Rio, (...) autorizo a Vmc. para fazer a despesa com a compra da Igarité (...), e com o custeio da mesma, dando Vmc., em execução (...) todas as ordens, e instruções adequadas à repartição competente para que esta providência surta o efeito desejado e que se tem em vista, e não venha, sem que dela resulte proveito, aumentar mais a despesa por descuido, omissão, ou relaxação da pessoa, ou pessoas, a quem tiver de ser incumbida esta importante diligência de evitar extravios”.<sup>60</sup>

Difícilmente os locais onde fixavam os portos de fiscalização das rendas eram construídos em pontos estratégicos, para efetuar a vistoria das embarcações. As pessoas práticas na navegação cortavam caminhos por canais pouco conhecidos, ou circulavam somente em período de cheia das águas, quando alguns rios se tornavam navegáveis. Assim facilitam-se os desvios da canoa, das mercadorias, dos direitos provinciais e das pessoas. Em um documento pode-se destacar essa mobilidade do comércio clandestino, no qual oficia Joaquim Ângelo Gonçalves que:

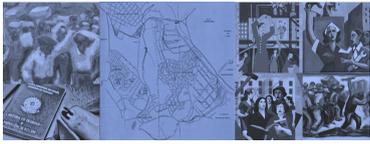
“na ponta de Maguari em um igarapé por nome o Bebedouro da Glória, uma das Fazendas do Coronel Luís Antônio Gonçalves, foi prisioneiro uma canoa de um marinheiro por nome José da Rocha, que às vezes persiste nesta cidade e o mais tempo pela Vigia, na cuja canoa achou-se um escravo do casal do Ten. Cel. José Francisco, que há mais de um ano andava ausente, e cujo se acha preso, e igualmente um índio por nome João Teles que vinha servindo de piloto ao dito Rocha, e como o dito sentiu que o ião pressionar meteu-se imediatamente pelo tabocais, e como são matos muito cheios de espinhos teve tempo de se esconder, e só poderão segurar os dois acima ditos e a canoa, treze alqueires de sal, seis de farinha, vinte e duas varas de pano de algodão, duas parroleiras, uma vazia, e outra com aguardente de cana, e uma corda de laçar gado que tudo fica em meu poder”.<sup>61</sup>

Nota-se que os gêneros encontrados na canoa estavam sujeitos ao imposto. Pela quantidade recolhida, não poderiam ser apenas para a subsistência: por mais que o sal fosse utilizado como artigo para a subsistência local, era grande a demanda para a salga do pescado e para a conservação de alimentos.<sup>62</sup> A “corda de laçar gado” poderia ser

<sup>60</sup> APEP; CLPGP, Tomo VII, Parte 2ª, 1844.

<sup>61</sup> APEP, FSPP, Códice 783: 13.11.1824.

<sup>62</sup> OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes. *A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001, p. 34.



utilizada no roubo de rês, muito comum na região do Marajó, onde os ladrões roubavam, matavam e tratavam da carne e do couro para a venda nas tabernas. Não se descarta a possibilidade de toda essa mercadoria fosse contrabandeada ou mesmo aviada nas casas de venda e tabernas das regiões próximas de Belém ou mesmo na Ponte de Pedra que, segundo o presidente Jerônimo Coelho, era o principal porto de desembarque e para onde “afluem todas as canoas que trazem gêneros à venda”.<sup>63</sup>

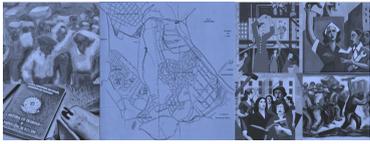
Para que se efetuar a fiscalização e o pagamento de impostos, a Coletoria deveria impelir os negociantes que comparecessem ao prédio da repartição para lançar suas licenças, pois não havia um número suficiente de empregados que pudessem visitar as casas de venda para fazer a cobrança. O presidente Jerônimo Coelho reclamava sobre a despesa que o governo tinha com essas repartições encarregadas na arrecadação fiscal e contabilidade do erário, pois o Tesouro Público (contabilidade) e a Recebedoria das Rendas (arrecadação) apresentavam um crescente quadro de despesas, pelos seguintes motivos: excessivo número de empregados (30 em ambas) e inexistência de melhoramento na fiscalização do comércio. Apresentava como proposta a redução indispensável “na profusão dos empregos desnecessários”, responsáveis pela absorção quase total das rendas que arrecadavam, insuficientes para a despesa com o pagamento de funcionários. Assim, retardavam-se o início e a conclusão de diversas obras públicas e de melhoramento dos portos pela irrisória quantia que restava aos cofres.<sup>64</sup>

As coletorias estabelecidas na província oscilavam entre 64 e 68, as comarcas estavam distribuídas na seguinte forma: 25 na Capital, 6 em Macapá, 4 em Cametá, 4 em Bragança, 7 em Santarém, e 18 no Rio Negro. Mas nem todas as Coletorias contribuem para as rendas provinciais, em muitas não havia a prestação de contas em tempo hábil. Soma-se a isso outros dois problemas que concorriam entre si: havia a dificuldade de transporte para se chegar em algumas Coletorias, o que “inutilizava a inspeção fiscal”, e, em função dessa distância, nem todas as repartições tinham empregados para ocupar o cargo de coletor ou agente fiscal, principalmente na comarca

---

<sup>63</sup> PARÁ. Presidente da Província (1847-1850: Coelho, Jeronymo) *Falla dirigida pelo Exc. Sr. Jerônimo Francisco Coelho, Presidente da Província do Gram Pará, à Assembleia Legislativa Provincial, na Abertura da Sessão Ordinária na Sexta Legislatura, no dia 1º de outubro de 1848*, Belém. Typ. Santos & Filhos, 1848, p. 84.

<sup>64</sup> *Idem*, pp. 6-8.



do Rio Negro, onde seis das Coletorias estavam vagas e apenas quatro apresentavam o rendimento - em outras “nem há quem queira aceitar o encargo de Coletor”.<sup>65</sup>

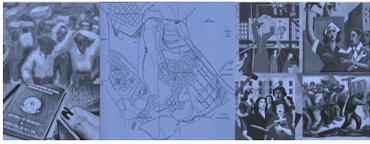
Tavares Bastos compartilhou dessa proposta ao notar que nessas repartições de arrecadação fiscal se oneravam mais os cofres públicos do que traziam rendimentos para a receita. Analisando o quadro da economia em 1863, argumentou sobre as providências que deveriam ser adotadas pelas autoridades para melhorar a arrecadação fiscal, caso a livre navegação do Amazonas fosse concretizada. Destacou a adoção de medidas fiscais e de uma política fluvial como “condições preliminares” para a referida abertura. Defendeu também a fundação de postos militares nas áreas de fronteira, afirmando não haver necessidade de fortalezas, que poderiam ser dispensadas, pois a garantia da defesa e fiscalização ocorreria se houvesse o envio de dois ou três vapores ligeiros, “de uma construção especial, acomodados ao respectivo serviço, destinados às explorações, à política fiscal, à garantia da administração” e que ouvissem ao aviso de um telégrafo que ligaria o Pará à Macapá.<sup>66</sup>

O deputado provincial Tenreiro Aranha, ciente da importância de controlar o comércio e fiscalizar a circulação de embarcações naquelas áreas, sugeria que:

“para sustentar se em todos os nossos rios é necessário e conveniente são os cruzeiros dentro dos rios navegáveis, ao menos no Rio Grande e Amazonas (...) outras medidas, como ia dizendo ainda são preciosas (...) uma é a fiscalização sobre o contrabando que podem fazer os estrangeiros das nações vizinhas (...) lá teve ocasião de conhecer a facilidade com que os estrangeiros podem introduzir os seus contrabandos. Não digo tanto pelo rio Negro, por onde as [inelegível] embarcação, mas pelo Solimões até a Vila de Ega, e descendo a fronteira de Tabatinga, por isso é que digo que o cruzeiro com vapores ali é

<sup>65</sup> *Idem*, p. 12.

<sup>66</sup> Diante do quadro de Coletorias apresentado pelo presidente Jerônimo Coelho, Tavares Bastos elaborou uma relação dos fortes existentes, onde poderiam fixar pontos de fiscalização mais precisos para a arrecadação fiscal, sem onerar os cofres com novas instalações e empregados. Os pontos seriam: 1º- a Boca Meridional: a única permitida para o comércio, onde estava o forte da cidade do Pará, “que domina o porto”; 2º a Boca Setentrional: “a verdadeira entrada para o Amazonas”, onde o governo fundou Macapá e a fortaleza em boa localização, por ser o “caminho mais curto para as povoações do interior”. Porém, tornava-se completamente inútil para perseguir uma embarcação que conheça a topografia da área; 3º em Óbidos, oeste do Pará, onde existia um canal navegável e ao sul deste, separado por uma ilha, outro canal pequeno por onde passavam apenas igarités, sendo que nas enchentes do rio ocorria o trânsito de embarcações maiores, mas que ficavam fora do raio de alcance do mesmo forte. O que se resolveria com a instalação de uma bateria; 4º Tabatinga, fronteira com o Peru: não havia forte nem condições para dominar o canal. TAVARES BASTOS, A. C. *Op. Cit.* pp. 41-75.



preciso e estes barcos podem também servir para transporte e para a rebocagens, e assim animar navegação e o comércio”.<sup>67</sup>

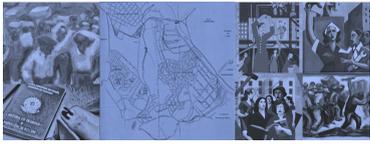
Nesse discurso, o deputado Tenreiro Aranha destacava a questão do contrabando fora das fronteiras nacionais. As canoas, por circularem pelas regiões de Tabatinga e Ega, precisavam ser controladas e fiscalizadas. Embora manifestasse opinião favorável à livre navegação, Tenreiro Aranha não deixava de apresentar a necessidade de haver um controle sobre os rios para que o contrabando não interferisse na política de “animar a navegação”, por isso sugeria o emprego de vapores para efetuar a fiscalização sobre as embarcações.

Nesse quadro de reflorescimento comercial, observa-se que o governo e comerciantes estavam agenciando as modificações necessárias para a exploração comercial em todas as vilas da província. A interferência política na organização da economia e da sociedade estava associada ao momento de modernização dos meios de transporte. No entanto, o controle sobre o comércio clandestino ainda pautava as discussões para essa modernização, para obstar práticas comerciais ilícitas entre as vilas e as outras províncias. As embarcações e canoas de regateio deveriam passar por um ordenamento para que houvesse o controle sobre a circulação das mercadorias e de pessoas.

As Câmaras Municipais trabalhavam para estipular os impostos, as multas e as taxas de licença para abrir e manter “casas de negócios” na cidade e nas vilas do interior. Os taberneiros e os donos de pontos de venda exerciam atividades muito visadas pelas autoridades, em função do controle sobre os lavradores e a estreita relação comercial que entretinham com quilombolas e soldados desertores, efetuando a apropriação dos excedentes almejados pelos grandes comerciantes. As recebedorias e as coletorias do interior da província trabalhavam para impedir a circulação de produtos e mercadorias pagando os devidos impostos. Os agentes do fisco tentavam controlar o deslocamento dos homens livres pobres para impedir o trato comercial entre pequenos comerciantes e regatões. Porém, a legislação visava exercer domínio sobre essas práticas comerciais, estipulando ações que garantissem o controle, não somente sobre o

---

<sup>67</sup> Jornal *Treze de Maio*, n.º 848: 01.11.1848.



XV Congresso Brasileiro de História  
Econômica & 16ª Conferência  
Internacional de História de Empresas  
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA

*quantum* negociado e auferido nessas transações, como também sobre a circulação dessas pessoas.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADALBERTO, Príncipe da Prússia. Brasil: *Amazonas e Xingu*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1977.

ARAMBURU, Mikel. “Aviamento, Modernidade e Pós-Modernidade no interior Amazônico”. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. ANPOCS, n.º 25, ano 9, junho, 1994, pp. 83-99.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: INL, 1962.

BARREIRO, José Carlos. “E. P. Thompson e a historiografia brasileira: revisões, críticas e projeções”. In: *Revista: Projeto História*, São Paulo, nº 12, out/ 1995.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979.

BELTRÃO, Jane Felipe. “Belém de outrora, em tempo de cólera, sob olhares impertinentes e disciplinadores”. *Annaes do Arquivo Público do Estado do Pará*, Belém, 3 (1), 1997, p. 225.

CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial no Pará*. Belém: Editora da UFPa, 1996

DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. Tradução: Affonso Blacheyre. Rio de Janeiro, Zahar, 1977.

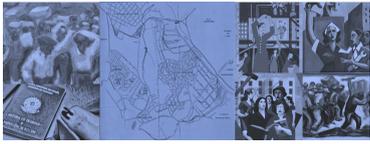
FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª ed. ver. 1998.

GOMES, Flávio dos Santos. *História de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: províncias do Norte*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979.

LINEAUBAUGH, Peter “Crime e Industrialização na Inglaterra do século XVIII”. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). *Crime, Violência e Poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983, pp. 119-135.

MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. (Tradução de Antonio Porro). Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas e da Universidade do Amazonas, 2001.



MOREIRA NETO, Carlos Araújo. “Igreja e Cabanagem (1832-1849)”. In: HOORNAERT, Eduardo (org.). *História da Igreja na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1992, pp. 271-272.

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes. *A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.

SAMPAIO, Patrícia. *Os fios de Ariadne: tipologia de fortunas e hierarquias sociais em Manaus: 1840-1880*. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo, Editora T. A. Queiroz, 1980.

SPIX, Johann Baptist von e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981.

TAVARES BASTOS, A. C. *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatísticas, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3ª ed. São Paulo, Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975.

THOMPSON, E.P. *Senhores e Caçadores: a origem da Lei Negra*; tradução, Denise Bottman. –Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro*. São Paulo: Ed. Nacional, 1939.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.