

Um contrato dois portos: O Requerimento de Nicolau Lopes da Silva Guimarães para as passagens fluviais de Inhomirim e Couto no Recôncavo do Rio de Janeiro (1739)

3343 – [Ant. 1739, Junho, 25, Lisboa]. Requerimento de Nicolau Lopes da Silva Guimarães ao rei [D. João V], solicitando licença de arrematação do novo contrato das passagens dos portos de Inhomirim e Couto, pelo tempo de seis anos, oferecendo as fianças necessárias e convenientes para o aumento da Fazenda Real. Anexo: requerimentos, certidões, cartas, ofícios, auto de justificação (traslado), provisão (cópia), requerimentos (cópias). AHU-Rio de Janeiro, cx. 39, doc. 9.
AHU_ACL CU_017, Cx. 31, D. 3343¹.

Philippe Moreira

Pós-doutorando em Geografia

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RIO)

Doutor em História

Universidade Federal Fluminense (UFF)

prof.philippehistoria@yahoo.com.br

Recebido: 18/06/2025

Aprovado: 16/08/2025

Comentário²:

¹ Essa pesquisa é financiada pelo CNPq.

O documento original encontra-se digitalizado no Projeto Resgate da Biblioteca Nacional.

² A escolha deste manuscrito deve-se ao fato de ter constituído o ponto de partida da minha tese de doutorado em História, defendida em 2023 na Universidade Federal Fluminense, intitulada *Os argonautas da Guanabara: liberdade, circularidade e a formação da economia costumeira no Rio de Janeiro escravista, séculos XVIII e XIX*. Contudo, vale destacar que atualmente estamos mapeando outros portos na área da bacia Estrela-Inhomirim, no Recôncavo do Rio de Janeiro, por intermédio do projeto *Caminhos e quilombos no vale do rio Estrela: ecologia histórica e a transformação da paisagem no antigo Recôncavo da Guanabara-RJ*, desenvolvido no Departamento de Geografia da PUC-Rio, com apoio do CNPq. Há ainda outro projeto, realizado em parceria com os arqueólogos Gláucia Sene (UERJ) e Marcos André Torres de Souza (Museu Nacional), intitulado *A Grande Inhomirim: arqueologia, história e geografia de um território no antigo Recôncavo do Rio de Janeiro*.

O estudo das dinâmicas territoriais e econômicas no Brasil colonial, especialmente no contexto fluminense do século XVIII, exige uma atenção especial às práticas de circulação, às disputas administrativas e aos registros da vida cotidiana em suas interfaces com o poder régio. Entre os muitos documentos que se constituem como representações do cotidiano colonial, destaca-se o requerimento encaminhado em 1739 por Nicolau Lopes da Silva Guimarães ao rei Dom João V, no qual solicita a concessão exclusiva das passagens fluviais entre a cidade do Rio de Janeiro e os portos de Inhomirim e Couto. Tal solicitação revela, em primeiro plano, a importância estratégica dessas rotas — tanto pela sua função logística no escoamento de pessoas e mercadorias, como pela sua relevância fiscal para a Coroa portuguesa (BOXER, 1981).

Inserido no período de intensificação da mineração nas Minas Gerais e de reorganização da economia atlântica, o requerimento articula interesses particulares a mecanismos estatais de controle e arrecadação, propondo um modelo de concessão que evidencia o funcionamento do sistema colonial português. Contudo, o documento também explicita tensões entre o centro metropolitano e as práticas locais de uso dos rios e caminhos, especialmente no que diz respeito à livre navegação e à atuação dos barqueiros e lavradores do recôncavo da Baía de Guanabara (LAMEGO, 1964). A oposição à proposta de monopólio, manifestada por autoridades locais e corroborada por depoimentos de testemunhas, constitui uma rica fonte para se compreender como diferentes grupos sociais se posicionavam frente às tentativas de regulação do transporte fluvial.

Dessa forma, a análise do documento permite abordar múltiplas dimensões da sociedade colonial: a administração da fazenda régia, os modos costumeiros de circulação, os conflitos sobre os direitos de uso das rotas fluviais e os processos de negociação entre agentes locais e a burocracia da coroa. Ao examinar esse caso específico, esta transcrição busca contribuir para uma compreensão mais ampla da infraestrutura colonial, das estratégias de controle territorial e da agência de sujeitos subalternos no interior do Império português.

O documento em questão é um requerimento datado de 25 de junho de 1739, enviado por Nicolau Lopes da Silva Guimarães ao rei Dom João V de Portugal. O requerente solicita a concessão, por seis anos, do contrato das passagens fluviais entre a cidade do Rio de Janeiro e os portos de Inhomirim e Couto (ver mapa 1), oferecendo garantias e o pagamento anual de três mil cruzados. A justificativa apresentada é o desejo de evitar “desordens e prejuízos” provocados por indivíduos que exploravam as passagens de maneira informal, além de assegurar maior segurança e comodidade aos

passageiros — sobretudo os “mineiros” que circulavam entre o litoral e o interior das Minas Gerais (AHU_ACL CU_017, Cx. 31, D. 3343.).

O pedido foi encaminhado às autoridades locais para parecer, entre elas o Governador e Capitão-General da Capitania e o Provedor da Fazenda Real. Os pareceres revelam uma tensão entre os interesses de arrecadação e os impactos econômicos e sociais que tal monopólio poderia gerar. Em especial, argumenta-se que a concessão exclusiva prejudicaria os pequenos proprietários de embarcações, responsáveis por manter ativas as redes de transporte regional. A oposição institucional se fundamenta também no costume local e nas implicações legais da concessão, pois a natureza da passagem — se fluvial ou marítima — era decisiva para determinar a legalidade da concessão.

Outro aspecto de grande relevância no documento são os depoimentos das testemunhas, que descrevem o uso constante de saveiros — embarcações de pequeno e médio porte — alugados para transportar pessoas, gêneros alimentícios e mercadorias entre o Rio de Janeiro e os portos do interior da capitania. Esses relatos não apenas revelam a vitalidade e a pluralidade do sistema de navegação na região, como também demonstram que esse transporte era sustentado por uma rede de atores locais, com práticas estabelecidas e legitimadas socialmente. Nesse sentido, o requerimento de Nicolau Guimarães é percebido como uma tentativa de romper com uma lógica distributiva e cooperativa em favor de uma exploração concentrada, voltada para o lucro e o controle centralizado (POLANYI, 2021).

A importância dos portos em questão reforça o valor estratégico da região. O porto de Inhomirim, ligado à freguesia homônima, conectava-se ao Caminho de Inhomirim (chamado também de caminho novo), enquanto o porto do Couto se articulava ao chamado Caminho do Couto, na área que hoje corresponde a Xerém e à antiga freguesia do Pilar. Essas rotas híbridas — compostas por trechos fluviais e terrestres — viabilizavam o escoamento da produção e a mobilidade de populações livres e escravizadas, compondo uma malha de circulação fundamental para a economia da capitania (DE ABREU, 1930; BENTO, 1998; VENÂNCIO, 1999; LUIZ, 2008; STRAFORINI, 2009; MOREIRA, 2023).

Esse sistema de circulação se sustentava em saberes locais e formas costumeiras de uso das águas (THOMPSON, 1998; 2001). Sua relevância não era apenas logística, mas também social, pois impactava diretamente os modos de vida de lavradores, barqueiros, comerciantes e pescadores que habitavam o recôncavo da Baía de Guanabara. A tentativa de impor um monopólio sobre essas

passagens aparece, nesse cenário, como uma ameaça não apenas econômica, mas também simbólica: a negação do direito consuetudinário de uso coletivo das águas (MOREIRA, 2023).

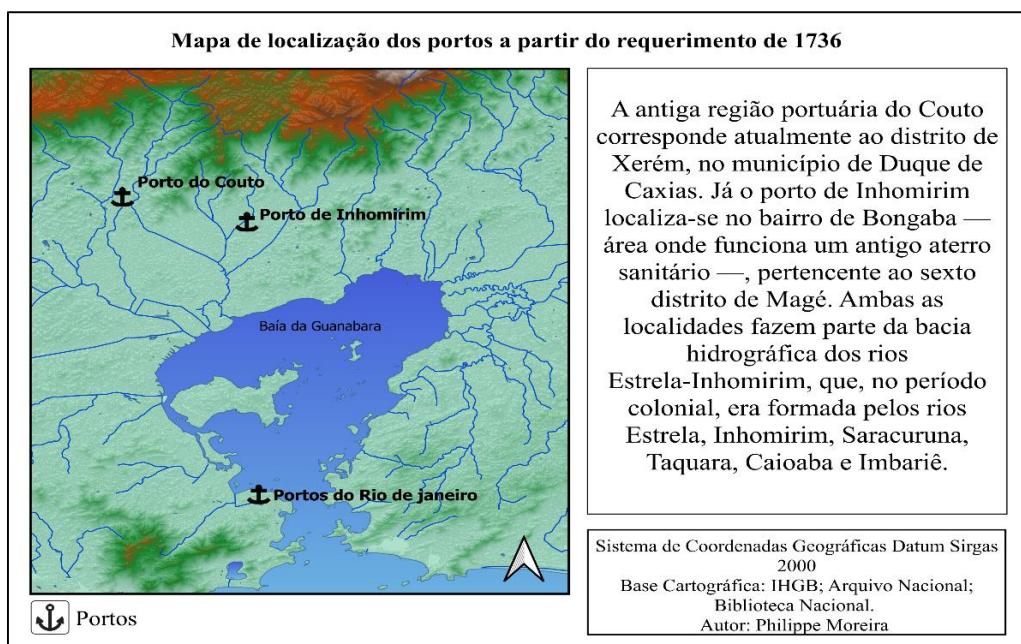
A análise do requerimento de 1739 apresentado por Nicolau Lopes da Silva Guimarães oferece uma janela privilegiada para pesquisas, no que se refere ao Brasil Colonial, que buscam compreender as engrenagens do sistema colonizador português, particularmente concernente às práticas de concessão de serviços, às disputas em torno da mobilidade e à complexa relação entre o poder central e os agentes locais. No entanto, o documento ainda oferece aspectos para debates voltados à História Ambiental e as relações entre os direitos dos bens da natureza. Mais do que um simples pedido de privilégio, o documento revela os embates jurídicos, econômicos e políticos que permeavam o uso dos espaços de circulação no território colonial e que envolviam uma diversidade de interesses — da Coroa portuguesa, empenhada em maximizar sua arrecadação e reforçar sua autoridade, aos pequenos barqueiros, lavradores e comerciantes locais, que dependiam das vias fluviais para sua sobrevivência econômica e mobilidade cotidiana.

Ao tentar consolidar o monopólio sobre as passagens fluviais entre o Rio de Janeiro e os portos de Inhomirim e Couto, o suplicante mobiliza argumentos em favor da segurança dos passageiros, da ordem pública e da “racionalização da arrecadação” (POLANYI, 2021), justificando a concessão exclusiva como um instrumento de controle e eficiência. Em contrapartida, as autoridades locais e os depoentes reiteram a importância de preservar o uso comum das vias navegáveis, alicerçado em convenções costumeiras (THOMPSON, 1998) e no direito coletivo de navegação. Essa tensão entre centralização e autonomia local exemplifica os limites do projeto colonial e os mecanismos de resistência, negociação e adaptação que caracterizavam a vida política e econômica no Brasil setecentista.

A documentação evidencia ainda o papel estratégico dos saveiros e das pequenas embarcações no cotidiano da colônia, compondo uma rede fluida de transporte que transcendia os mecanismos formais de regulação e contribuía para a manutenção dos circuitos internos de abastecimento, circulação de mercadorias e deslocamento de pessoas — livres e escravizadas. O esforço de enquadrar essas práticas em um contrato exclusivo esbarrava, assim, em obstáculos práticos e simbólicos, ao atingir diretamente modos de vida e formas de sociabilidade que sustentavam a economia regional e a coesão social, processo esse que denomino como “economia dos caminhos” (MOREIRA, 2023).

Em última instância, a negativa à concessão revela a força dos poderes locais, o valor estratégico dos rios na organização do espaço colonial e a constante tensão entre as normas da coroa e os costumes dos súditos ultramarinos. Essa disputa em torno do controle das passagens mostra que os rios não eram apenas eixos econômicos, mas também espaços políticos e sociais, sobre os quais se projetavam diferentes regimes de soberania, jurisdição e pertencimento. A mobilização de testemunhas e autoridades contra o monopólio revela uma forma de política local baseada no costume e na legitimidade conferida pelo bem comum, em que a autoridade era negociada e situada, e não simplesmente imposta de cima para baixo. Em suma, o episódio ilustra não apenas as contradições internas do sistema colonial e os limites do poder régio sobre as infraestruturas de circulação, como também as possibilidades de agência e organização dos sujeitos locais diante das investidas centralizadoras. Ao mesmo tempo, contribui para uma história social das infraestruturas, sensível às disputas por mobilidade, aos conflitos sobre as formas locais de regulação e pertencimento que perpassaram a formação do território brasileiro.

Imagem I: Mapa de localização dos portos a partir do requerimento de 1736



Fonte: Moreira (2023)

Transcrição:³

³ Procedeu-se ajustes de grafia e acentuação com o objetivo de facilitar a leitura pelo público em geral.

Algumas palavras e frases estavam ilegíveis devido ao estado de conservação da documentação e estão indicadas entre os sinais [...]. Contudo, isso não altera as características gerais do texto, tratando-se apenas de rubricas, assinaturas ou apontamentos que se repetem em páginas e documentos seguintes.

Escreva-se ao Governador e Capitão General do Rio de Janeiro para que informe com o seu parecer ouvindo por escrito o Provedor da Fazenda Real, Câmara Nobreza e povo que também responderão por escrito. Lisboa Ocidental, 25 de junho de 1739.

Escreva-se a Câmara do Rio de Janeiro que se escreva [...] reciprocidade de [...] sobre o contrato das passagens [...]. <4 rubricas>.

Diz Nicolau Lopes da Silva Guimarães assistente nesta Corte, que a presente frota veio da Cidade do Rio de Janeiro aonde assistiu bastante anos, que considerando a utilidade daqueles Povos, e passageiros, da dita Cidade para os portos de Inhomirim, e Couto, e juntamente o aumento da Fazenda Real por só a V. Majestade pertencer a utilidade que provém de semelhantes, passagens, e não aos particulares, sem que à Real Fazenda se contribua com cousa alguma.

Pretende o Suplicante que V. Majestade mande, que de novo se lhe arrende a passagem, que se faz do Rio de Janeiro para os portos de Inhomirim e Couto por aquelas pessoas, que caminham as estradas das Minas, e delas para a dita Cidade para que ninguém possa ter barcas de passagem, mas somente o Suplicante porque deste modo se utiliza a Real Fazenda, e os passageiros, e mais povo fica com melhor acomodação por se livrarem dos perigos, em que perecem muitos por não ser certa a passagem de barcas, mas em canoas com pouca segurança, e alguns barcos, de que se utilizam os particulares poderosos causando desordem aos passageiros, e prejuízo pelo excesso do prêmio das passagens, por cuja razão sucedem ruínas, que por este modo se evitam.

E como o Suplicante não tem dúvida arrematar o novo contrato das referidas passagens por tempo de seis anos pelo preço de três mil cruzados em <Página 3> cada um ano dando os fiadores precisos a 18 mil cruzados importância dos ditos seis anos obrigando-se o Suplicante a ter barcas prontas, e seguras com pessoas para as governarem, e fazerem os transportes por preço certo com mais cômodo do que até ao presente, com declaração porém, que V. Majestade há de fazer observar-lhe as seguintes condições. = Que ninguém poderá transportar pessoa, fazenda, ou cavalgaduras da Cidade do Rio de Janeiro para os ditos portos, nem deles para a dita Cidade, mas somente o Suplicante ou aquelas pessoas que estiverem a sua ordem, e que fazendo-se o contrário lhe serão tomadas as embarcações, e havidas por confiscadas para ele arrematante. = Item. Que os seus barqueiros a raízes, criados, ou feitores lhe não sejam feitos soldados, impedidos, ou tirados da sua ocupação por incidente

As paginações foram mantidas conforme o texto original e estão indicadas entre os sinais <...> assim como algumas rubricas.

ou motivo algum para assim ser conservado no dito Contrato para boa expedição, e resguardo do Povo, motivos todos, que o farão ser dele aplaudido, assim como o que se acha estabelecido nas passagens dos Rios Paraíba, e Paraibuna.

P. a V. Majestade que atendendo ao referido mande se lhe arremate o novo Contrato das ditas passagens pelos ditos seis anos, e preço que oferece, tomado-se lhe as fianças necessárias e convenientes para boa segurança da Fazenda Real.

E. R. M.

<Página 4>

P. a V. Majestade se lhe faça mercê mandar que a Câmara da Cidade do Rio de Janeiro, governador e provedor da Fazenda Real informem pela petição inclusa e que se [...] remetam as informações a S. Majestade para seguir como faz parte.

E. R. Mcê.

<Página 5>

Dom João por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém Mar em África Senhor de Guiné, etc. Faço Saber a vós Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro que por parte de Nicolau Lopes da Silva Guimarães me foi apresentado o treslado de uma ordem tirada dos livros da Secretaria do meu Conselho Ultramarino da qual seu Teor é o seguinte. = Dom João por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África Senhor de Guiné, etc. Faço Saber a vós Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, que por parte de Nicolau Lopes da Silva Guimarães se me fez a petição, cuja cópia com esta se vos envia assinada pelo Secretário do meu Conselho Ultramarino, em que me pedia lhe fizesse a mercê mandar que de novo se lhe arrende a passagem, que se faz do Rio de Janeiro para os portos de Inhomirim, e Couto, por tempo de seis anos por preço de três mil cruzados em cada um deles, com a condição de que ninguém mais possa ter barcas da passagem senão o Suplicante, e com as mais cláusulas expressadas na mesma petição. Me pareceu ordenar-vos informais com o vosso parecer, ouvindo por escrito o Provedor da Fazenda Real, Câmara, Nobreza e Povo, que também responderão por escrito. El Rei Noso Senhor o mandou pelo Dr. José Ignácio Arouche, e Tomé Gomes Moreira Conselheiros do Seu Conselho Ultramarino e se passou por duas vias. Pedro [Página 6] Alexandrino de Abreu Bernardes a fazem em Lisboa Ocidental a 26 de Junho de 1739. O Secretário Manoel Caetano Lopes da Loure a fiz escrever. = José Ignácio Arouche. = Tomé Gomes Moreira pedindo-me que por quanto

não tivera efeito a dita ordem lhe fizesse mercê mandar passar outra, na mesma forma que estava ordenado Me pareceu ordenar-vos informeis com o vosso parecer, ouvindo por escrito ao Provedor da Fazenda Real, nobreza e povo, que também responderão por escrito. El Rei Nossa Senhor mandou pelo Dr. Alexandre Metelo de Souza e Menezes, e Manoel Caetano Lopes da Loure Conselheiros do seu Conselho Ultramarino e se passou por duas vias. Pedro Alexandrino de Abreu e Benevides a fiz em Lisboa Ocidental a 10 de Março de 1741. O Secretário Manoel Lopes da Loure a fez escrever. Alexandre Metelo de Souza e Menezes. = Manoel Caetano Lopes da Loure.

*

Haja vista o Procurador da Fazenda. Lisboa, 21 de outubro de 1741. <3 rubricas>.

Senhor.

O Provedor da Fazenda Real, Senado da Câmara, e Povo desta Cidade, respondem ao requerimento de Nicolau Lopes da Silva Guimarães, mostrando o prejuízo que lhe trás, e a todo o recôncavo o estabelecimento deste novo Contrato, e fazem largos discursos para se ver que a passagem para Inhomirim, e Couto, é de mar, e não é rio caudal dos quais fala a Ordenação. Não encontro diferença alguma desta passagem, a que a dessa Corte para Aldeia Galega donde a Fazenda de V. Majestade tira rendimento: é porém certo, que o novo arrendamento das passagens destes dois portos, sendo concedido com a restrição que o Suplicante pretende, ficam em grande aperto os moradores deste dilatado recôncavo, e a esta Cidade, faria a observância das condições, o mesmo peso que hoje sofre, com as do Contrato do tabaco, mas em se arrendar a Carreira dela, para os ditos dois portos de Inhomirim, e Couto, não encontro o dando, que tanto e agora, o Senado, e Povo, no qual há feito grande impressão este novo arbítrio. Se V. Majestade for Servido mandar rematar esta Carreira, é mui diminuto o preço que o Suplicante oferece pelo privilégio. V. Majestade ordenará o que for mais do Seu Real Agrado. Rio de Janeiro, 14 de Julho de 1741.

Gomes Freire de Andrade.

*

Parece-me o mesmo que ao Provedor da Fazenda nem das passagens do mar se devem direitos, mas é dos rios caudais; o exemplo das Barcas que para a banda dalém da dita passagem, é suspeito; porque é as que chamadas da Carreira pagam alguma cousa às Câmaras do que me não constam os mais navegados livremente e cada qual passa embarcados que quer sem pagar tributo algum; e sendo

esta novidade tão mal aceita dos povos, como mostra os papéis juntos, não teria razão desgostá-los, com tão pouco interesse. – <1 rubrica>.

<Página 7>

Exmº. Senhor.

O requerimento que agora propõe Nicolau Lopes da Silva Guimarães é o mesmo, que já intentou João Rodrigues dos Santos ainda que em diferentes termos, pois este os pedia a navegação do Rio do Pilar, pela qual oferecia seis mil cruzados em cada ano, e o Suplicante pede não só esta navegação, mas também a que se faz para os portos de Inhomirim, e por ambos oferece três mil cruzados. Porém assim como foi escuso o requerimento do Rio do Pilar, deve também ser este o do Suplicante, pelas navegações que pretende, não são passagens de Rios, mas sim a passagem desta Cidade pelo rio acima, e rio abaixo. Nem desta arrematação se pode seguir conveniência alguma ao povo, mas antes sim grande prejuízo, pois de ordinário costumam os Mineiros embarcar em embarcações de amigos seus, quando fazem jornada para as suas roças, sem pagar prêmio algum, termos em que parece-me não pode ter lugar o requerimento do Suplicante, e V. Exª. Mandará em tudo com a justiça que costuma. Rio, 11 de Abril de 1740.

Francisco Cordovil de Siqueira e Mello.

<Página 8>

Traslado de uma Justificação feita no Juízo da Ouvidoria Geral nesta Cidade do Rio de Janeiro a requerimento de Nicolau Lopes da Silva Guimarães.

Ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1740 anos aos 10 dias do mês de Maio do dito ano nesta Cidade do Rio de Janeiro por parte de Nicolau Lopes da Silva Guimarães me foi apresentada a petição ao diante a qual tomei e autuei e é o que adiante se segue de que fiz este termo que eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi.

Petição.

Diz Nicolau Lopes da Silva Guimarães assistente nesta Cidade que para bem de certos requerimentos lhe é necessário Justificar por este Juízo as pessoas que nesta [Página 9] cidade têm saveiros nos quais costumam transportar para os portos de Inhomirim e Couto os viandantes do Caminho das Minas e mais fazendas que a elas se costumam conduzir e quantos saveiros têm cada um deles e se com este transporte do produto dele se costumam utilizar, outras pessoas que não sejam

seus próprios donos e se alguma pessoa mais costuma transportar os ditos viandantes além do que as testemunhas declararem. = Pede a Vossa Mercê lhe faça mercê mandar que justifique o Suplicante o referido e provado com as ditas testemunhas o haja vossa mercê por justificado e que se lhe dê Instrumento de Justificação pelas vias que pedir, e receberá mercê.

Despacho.

Sim. Álvares.

Justificação de Nicolau Lopes da Silva Guimarães.

Aos 10 dias do mês de Maio de 1740 anos nesta Cidade do Rio de Janeiro em pousadas do Ouvidor Geral o Doutor [Página 10] João Álvares Simões onde eu Escrivão fui, e sendo aí por ele comigo dito Escrivão foram perguntadas, e inquiridas as testemunhas seguintes que por parte de Nicolau Lopes da Silva Guimarães foram apresentadas e seus ditos nomes idades e costumes se seguem de que fiz este termo, que eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi.

Primeira Testemunha.

Francisco Correia de Fonseca Comissário, e morador nesta Cidade na Rua Direita testemunha jurada aos Santos Evangelhos em que pôs sua mão direita de idade de 33 anos e de costume nada. = E perguntado, ele testemunha pelo conteúdo na petição do justificante Nicolau Lopes da Silva Guimarães disse que sabe por ser notório que Silvestre Rodrigues tem 10, ou 12 saveiros, e Antônio dos Santos seis e Manoel dos Reis um e Luiz Francisco <Página 11> um, e Domingos Álvares Tanoeiro um, e Manoel Nunes Correeiro tem dois ou três saveiros, os quais costumam alugar para o transporte desta Cidade para o Couto, e Inhomirim, dos mineiros e fazendas que estes levam para as Minas, e não sabe ele testemunha que mais pessoas alguma tenha saveiros de aluguel, nem do mais conteúdo na dita petição e assinou com o dito Doutor Ouvidor Geral e eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Álvares. = Francisco Ferreira da Fonseca.

Testemunha Segunda.

Antônio Francisco ourives da prata morador no Bairro da Prainha testemunha jurada aos Santos Evangelhos em que pôs sua mão direita de idade de 20 anos e do costume nada. E perguntado ele testemunha pelo conteúdo na petição do justificante Nicolau Lopes da Silva Guimarães disse que sabe pelo <Página 12> ver que Silvestre Rodrigues morador nesta Cidade tem 10 ou 12 saveiros, e Antônio dos Santos tem cinco ou seis, e Manoel dos Reis um, e Luiz Francisco um, e

Manoel Nunes Correeiro tem quatro saveiros os quais todos costumam alugar os ditos saveiros a viandantes do Caminho das Minas para se transportarem e suas fazendas que levam para as mesmas Minas até os portos do Pilar e Inhomirim, e não sabe ele testemunha que outra pessoa alguma mais tenha saveiros de aluguel nem dos mais do conteúdo na dita Petição do Justificante, e assinou com o dito Doutor Ouvidor Geral e eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Álvares. = Antônio Francisco.

Testemunha Terceira.

José Gomes seleiro e morador nesta Cidade junto aos Quartéis testemunha [Página 13] jurada aos Santos Evangelhos em que pôs sua mão direita de idade de 44 anos, e do costume nada. = E perguntado ele testemunha pelo conteúdo na petição do justificante disse que sabe pelo ver que Silvestre Rodrigues tem mais de 12 saveiros, e Antônio dos Santos tem cinco, ou mais saveiros, e Manoel dos Reis há de ter um ou dois, e Luiz Francisco um e algumas pessoas mais costumam ter saveiros que aluguem para transporte de mineiros, e fazendas que estes levam para as Minas até os portos de Inhomirim, e Couto, e mais não disse da dita petição e assinou com o dito Doutor Ouvidor Geral e eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Álvares. = José Gomes.

Testemunha Quarta.

Manoel Fernandes Duarte, que vive de sua venda e morador na Rua de São Pedro testemunha jurado aos Santos <Página 14> Evangelhos em que pôs sua mão direita de idade de 44 anos e do costume disse nada. E perguntado ele testemunha pelo conteúdo na petição do justificante disse que sabe por ver que Silvestre Rodrigues morador nesta Cidade tem 12 saveiros, Antônio dos Santos seis, Luiz Francisco um, Domingos Álvares um, Manoel Nunes quatro, e um Bento cujo sobrenome ignora tem um saveiro, os quais todos costumam alugar os ditos saveiros para transporte de mineiros e suas fazendas que levam para as Minas até os portos de Inhomirim, e Couto, e não sabe se outras pessoas além das acima referidas costumam alugar saveiros, e mais não disse da dita petição e assinou com o dito Doutor Ouvidor Geral e eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Álvares. = Manoel Fernandes Duarte.

<Página 15>

Testemunha Quinta.

José Barbosa Ferreira Mestre Seleiro e morador nesta Cidade na Rua da Candelária testemunha jurada aos Santos Evangelhos em que pôs sua mão direita de idade de 30 anos e do costume

nada. = E perguntado ele testemunha pelo conteúdo na petição do justificante disse que sabe por ser notório que Silvestre Rodrigues tem 10 saveiros, e Manoel Nunes quatro, e Antônio dos Santos cinco, e um Bento cujo sobrenome ignora tem dois, e em Inhomirim é público que um homem lá morador tem quatro saveiros, e não sabe ele testemunha que mais pessoa alguma tenha saveiros, que aluguem mais que tão somente os sobreditos os quais costumam alugar os ditos saveiros a várias pessoas e aos mineiros para transporte destes e das fazendas que levam [Página 16] para as Minas até os portos de Inhomirim, e Couto, e mais não disse da dita petição e assinou com o dito Doutor Ouvidor Geral e eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Álvares. = José Barbosa Ferreira.

Termo.

E perguntadas as testemunhas retro eu Escrivão fiz este autos conclusos ao Ouvidor Geral o Doutor João Álvares Simões de que fiz este termo que eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = Conclusos.

Sentença.

Julgo o deduzido na petição por justificado; e por Sentença a justificação e mando se dê instrumento ao justificante. Rio, 10 de Maio de 1740. = Álvares.

Termo.

Aos 12 dias do mês de Maio de 1740 anos [Página 17] nesta Cidade do Rio de Janeiro em audiência pública que em seus aposentos aos feitos e partes fazia o Ouvidor Geral o Doutor João Álvares Simões e por ele foi publicado a Sentença retro que mandou se cumprisse e guardasse como nela se contém e declara de que fiz este termo que eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o escrevi. = E não se continha mais na dita justificação e não se continha mais na dita justificação do que dito é a qual eu Ignácio Gonçalves de Carvalho Escrivão da Correição e Ouvidoria Geral aqui fiz transladar bem e fielmente da própria que fica em seu poder e cartório a que me reporto, com os quais este corri, conferi, subscrevi e assinei, e consertei nesta Cidade do Rio de Janeiro aos 14 dias do mês de Maio de 1740 anos. E eu Ignácio Gonçalves de Carvalho Escrivão o subscrevi assinei, e consertei por mim Escrivão Ignácio Gonçalves de Carvalho.

João Álvares Simões. Ignácio Gonçalves de Carvalho. E comigo Escrivão das Execuções Manoel do Couto Preto.

<Página 18>

Simões, do Desembargo de S. Majestade seu Ouvidor Geral Corregedor da Comarca, nesta Cidade do Rio de Janeiro e nas mais Capitanias de sua Repartição e Juiz das Justificações, etc. Aos que a presente Certidão de Justificação virem faço saber, que a mim me constou por fé do Escrivão de meu Cartório que esta sobrescreve o ser a letra da do Escrivão retro e sinais no fim dela do dito meu Escrivão Ignácio Gonçalves de Carvalho nela conteúdo e o sinal do conserto é do Escrivão das Execuções Manoel do Couto Preto o que tudo hei por justificado. Rio de Janeiro, 14 de Maio de 1740 anos. E eu Ignácio Gonçalves de Carvalho o subscrevi.

João Álvares Simões.

<Página 19>

Escreva a S. Majestade a quem já se tem informado a respeito desta matéria. Rio em Câmara 14 de Maio de 1740. Simão. Viegas Leitão. Moratto. Macedo.

Senhores Doutor Presidente, e mais Senadores deste Senado.

Diz Nicolau Lopes da Silva Guimarães, que atendendo a ele Suplicante, ao bem público, e comum, das pessoas; que costumam negociar para as Minas Gerais, e mais partes delas, as suas dependências; e ainda para comodidade do transporte dos moradores a esta Cidade do Rio de Janeiro para Inhomirim, e Couto, fez a S. Majestade que Deus Guarde, petição que fosse Servido mandar-lhe arrematar por tempo de seis anos, as passagens para as ditas partes, por certa contribuição de um donativo, para a Sua Real Fazenda; obrigando-se o Suplicante a pôr todas as barcas necessárias, com toda a comodidade, e segurança, tanto dos passageiros, como das fazendas, que quotidianamente se conduzem para as ditas Minas; e cavalgaduras; pelo preço de cinco patacas, dão somente cada uma de 320 réis; por respeito da grande distância que há do porto desta dita Cidade, as ditas partes de Inhomirim, e Couto; e das incomodidades, e naufrágios que experimentam por vezes, na passagem da Baía deste dito porto, e por muitas vezes dilatam os viandantes, e as mais pessoas, que atualmente costumam comerciar para as ditas Minas a sua viagem, por falta de Saveiros; pois são mui poucos os que servem para o dito transporte, no que também recebe o dito Senhor prejuízo, a respeito dos Quintos, que no registro se lhe costumam pagar, e mais gabelas; das passagens dos rios do Caminho das ditas Minas, que se acham por contrato, e conseguintemente tem prejuízo esta Cidade por falta da aceleração dos ditos Comércios em que todos se utilizam, uns nas compras e outros nas vendas das fazendas; e mais gêneros comestíveis; que se costumam levar por negócio as ditas Minas; tudo por falta de embarcações que se precisam muitas vezes, esperar dias; e pela pouca segurança delas, e por

qualquer contratempo intimidados, deixam de seguir suas viagens, foi Servido o dito Senhor, tanto pelo pleno domínio, e direito, que conserva nos mares, e navegações de todas as suas conquistas, suposto sejam a todos comuns, e lícito; a cada um o uso delas, e por ele hajam os navegantes adquirido posse, imemorial *ab initio*, resolver que este Senado convocasse a nobreza e plebe, e mais pessoas doutas e que ouvidos à vista da Súplica do Suplicante, se lhe informasse com o parecer de todos, e deste dito Senado, e com efeito na forma da dita resolução, se convocaram, [Página 20] sendo uniforme e geral, a resposta de todos dada em voz que não convinha, que se arrematasse o Suplicante a ditas passagens de Inhomirim, e Couto, em razão do geral prejuízo que recebiam todos os navegantes para as ditas partes, ao [...] e tomou por termo, em que todos assinaram, resolvendo-se outrossim se dessem cópias da Súplica que ao dito Senhor fez o Suplicante, com a dita resolução para darem por escrito, a fundamental razão desta total repulsa.

E porque atenção do Suplicante bem ponderado, o requerimento que fez a S. Majestade, não é prejudicar na míima cousa aos vassalos na [...], antes totalmente se encaminha ao bem comum, de todos principalmente aos viandantes, e condutores dos Caminhos das Minas, porque esses poucos barcos, ou Saveiros, que há pela maior parte e os donos deles, ou as pessoas que têm o cargo da sua administração, alteram os preços; e chegando a 10 e 12 patacas, como levam em ocasiões de concurso de viandantes, e transporte de fazendas; e que sucede as mais vezes pelas ocasiões das frotas, e o Suplicante se obriga a pôr presteza, tão somente as ditas cinco patacas, em toda a ocasião; de maior, ou menor, concurso; dos ditos viandantes; e passageiros para as Minas; sem que se entenda proibir pela dita arrematação que todos os moradores desta dita Cidade possam por todos quantos barcos, e Saveiros, quiserem para ministério de suas fazendas, e transporte dos frutos delas, para suas casas, e ainda das fazendas citas, nos portos, e circunferências dos de Inhomirim, e Couto, e que também os mesmos Saveiros possam conduzir, seus amigos, e conhecidos, ainda vindos das Minas, ou idos para elas, como conste; que os não levem por paga alguma, por assim não prejudicarem ao Suplicante na sua arrematação das referidas passagens, e que poderão livremente navegar, sendo-lhe necessário por senão poder, em mar proibir, o uso da navegação, não seja transportando as ditas pessoas por paga, como até agora o faziam; e não tem dúvida o Suplicante que assim se mande observar, e se ponha por condição da dita arrematação, para constar geralmente [Página 21] que a sua Súplica não tende ao prejuízo dos vassalos, que o dito; [...], nem tão pouco se dirige a proibir a navegação deste rio, mais que tão somente a comodidade, de universal, no que respeita as ditas passagens e exorbitância dos preços que pagam por conduções de suas pessoas, escravos, fazendas, e

outros gêneros, e cavalgaduras, que forem meramente, por transportar-se para as ditas Minas, pondo o Suplicante barcas com mais segurança, do que agora haviam para as conduções referidas, e porque na presença da nobreza, plebe, e mais pessoas doutas quando foram, convocadas na primeira junta, devia expor todo o referido e na presença deste dito Senado, convocando-se segunda vez para darem suas respostas, pelo que tende este requerimento em utilidade, da Real Fazenda; e cômodo de todos os viandantes dos Caminhos das Minas, e mais pessoas desta Cidade, e não recebem o mesmo prejuízo na forma ponderada.

P. a V. Mercês Sejam Servidos que este requerimento se encaminha ao bem dos viandantes, e mais pessoas, que se quiserem transportam nas barcas do Suplicante para os [...] por [...], e não contém prejuízo algum aos navegantes, e mais vassalos, mandar convocar segunda vez, a nobreza desta Cidade, plebe, e mais pessoas, na forma da Resolução de S. Majestade que Deus Guarde, e propor-lhe todo o deduzido, e ouvidos, com suas respostas, se remetam com as primeiras, ao dito Senhor na forma que decreta, para determinar o que for Servido, dando-lhe Certidão pelo Escrivão deste Senado, ao Suplicante de como observou o pedido, e foi proposto na forma requerida, com a cópia desta petição incerta da dita Certidão.

E. R. Mcê.

<Página 22>

Junte-se à conta do Governador. Lisboa Ocidental, 7 de Outubro de 1740. <4 rubricas>.

Francisco Viegas Leitão e Sousa.

<Página 23>

Realmente que a Sua Súplica não tende ao prejuízo dos vassalos, do dito Senhor, nem tão pouco se dirige a proibir a navegação deste Rio, mais que tão somente a comodidade, de universal, no que respeita as ditas passagens e exorbitância dos preços que pagam por conduções de suas pessoas, e escravos, fazendas, e outros gêneros, e cavalgaduras, que forem meramente, por transportar-se para as ditas Minas, pondo o Suplicante barcas com mais segurança, do que de agora, haviam para as conduções referidas, e porque na presença da nobreza, povo, e mais pessoas doutas que foram, convocados na primeira junta, [...] proposto todo o referido e na presença deste dito Senado, convocando-se segunda vez para darem suas respostas, o que tende este requerimento em que [...] a

Real Fazenda; e cômodo de todos os viajantes dos Caminhos das Minas, e mais pessoas desta Cidade, e não recebem o mesmo prejuízo na forma ponderada.

P. a V. Mercês Sejam Servidos, para que este requerimento se encaminha a bem dos viandantes, e mais pessoas, que se quisessem transportam nas barcas do Suplicante para os ditos portos, e não contém prejuízo algum aos navegantes, e mais vassalos, mandar convocar segunda vez, a nobreza desta Cidade, plebe, e mais pessoas, na forma da Resolução de S. Majestade que Deus Guarde, e proposto lhe todo o deduzido, e ouvidos, com suas respostas, se remetam o que for Servido, dando-se Certidões pelo Escrivão deste Senado, ao Suplicante de como observou o pedido, e foi proposto na forma requerida, com a cópia desta petição incerta da dita Certidão.

E. R. Mcê.

<Página 24>

João Álvares Simões.

<Página 25>

Junte-se à conta do Governador. Lisboa Ocidental, 7 de Outubro de 1740. <4 rubricas>.

Francisco Viegas Leitão e Sousa. [Página 26] João Álvares Simões. José de Azeredo Coutinho de Macedo.

<Página 27>

Cópia da Provisão.

Dom João por graça de Deus Rei de Portugal, e dos Algarves daquém e dalém mar em África Senhor de Guiné, etc. Faço Saber a vós Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, que por parte de Nicolau Lopes da Silva Guimarães se me fez a petição / cuja cópia com esta se vos envia / assinada pelo Secretário do meu Conselho Ultramarino em a qual me pedia lhe fizesse mercê mandar que de novo se lhe arrende a passagem que se faz do Rio de Janeiro para os portos de Inhomirim e Couto, por tempo de seis anos em preço de três mil cruzados em cada um deles com a condição de que ninguém mais possa ter barcas de passagem senão o Suplicante, e com as mais cláusulas expressadas na mesma petição. Me pareceu ordenar-vos informais com vosso parecer ouvindo por escrito ao Provedor da Fazenda Real, Câmara, nobreza e povo que também responderam

por escrito. El Rei Nossa Senhor o mandou pelos Desembargadores José Ignácio de Arouche e Tomé Gomes Moreira Conselheiros do Seu Conselho Ultramarino, e se passou por duas vias. Pedro Alexandrino de Abreu Bernardes a fez em Lisboa Ocidental a 26 de Junho de 1739. O Secretário Manoel Caetano Lopes de Lavre a fez, escrever. = José Ignácio de Arouche. = Tomé Gomes Moreira. = Antônio Amaro de Souza Coutinho.

Cópia da Petição.

Senhor. = Diz Nicolau Lopes da Silva Guimarães assistente nesta Corte, que na presente frota veio da Cidade do Rio de Janeiro donde assistiu bastantes anos, que considerando a utilidade daqueles Povos, e passageiros da dita Cidade para os portos de Inhomirim, e Couto e juntamente o aumento da Fazenda Real, por só a Vossa Majestade pertencer a utilidade que provém de semelhantes passagens, e não aos particulares sem que à Real Fazenda se contribua com cousa alguma: Pretende o Suplicante que Vossa Majestade mande que de novo se lhe arrende a passagem que se faz do Rio de Janeiro para os portos de Inhomirim e Couto por aquelas peço as que caminham as estradas das Minas e delas para a dita Cidade para que ninguém possa ter barcas de passagem mas [Página 28] somente o Suplicante porque deste modo se utiliza a Real Fazenda, e os passageiros, e mais Povo fica com melhor acomodação por se livrarem dos perigos em que perecem muitos por não ser certa a passagem de barcas mas em canoas com pouca segurança, e alguns barcos de que se utilizam os particulares poderosos causando desordens aos passageiros, e prejuízo pelo excesso do prêmio das passagens, por cuja razão sucedem ruínas que por este modo se evitam: E como o Suplicante não tem dúvida arrematar o novo contrato das referidas passagens por tempo de seis anos pelo preço de três mil cruzados em cada um ano dando os fiadores precisos a 18 mil cruzados importância dos ditos seis anos obrigando-se o Suplicante a ter barcas prontas, e seguras com pessoas para as governarem e fazerem os transportes por preço certo com mais cômodo do que até o presente com declaração porém que Vossa Majestade há de fazer observar-lhe as seguintes condições. = Que ninguém poderá transportar pessoa, fazenda ou cavalgaduras da dita Cidade do Rio de Janeiro para os ditos portos, e deles para a dita Cidade mas somente o Suplicante ou aquelas pessoas que estiverem a sua ordem, e que fazendo-se o contrário lhe serão tomadas as embarcações e havidas por confiscadas para ele arrematante. = Item. Que os seus barqueiros, arrais, criados ou feitores lhe não sejam feitos Soldados impedidos ou tirados da sua ocupação por incidente, ou motivo algum para assim ser conservado no dito Contrato para boa expedição e resguardo do Povo, motivos todos que o farão ser dele aplaudido assim como o que se acha estabelecido nas passagens dos Rios Paraíba e Paraibuna. = Pede a Vossa

Majestade que atendendo ao referido mande se lhe arremate o novo Contrato das ditas passagens pelos ditos seis anos, e preço que oferece, tomado-se as fianças necessárias e convenientes para boa segurança da Fazenda Real. E receberá mercê. = Manoel Caetano Lopes da Lavre. = Antônio Amaro de Souza Coutinho.

<Página 29>

Em 30 de Abril deste Ano de 1740 se fez um Congresso na Casa da Câmara de Nobreza e povo, sobre o meu contrato das passagens desta Cidade do Rio de Janeiro aos portos de Inhomirim, e Couto, do que se arbitra um Nicolau Lopes da Silva Guimarães: Para responder sobre a matéria conforme uma Provisão do Conselho Ultramarino; E porque todos conforme votaram que não convinha semelhante novidade, por serem muitas as pessoas, que se acharam presentes, e cada um conforme seu juízo daria o seu parecer, sobre as razões da des conveniência, que para se reduzirem a [...] eram confusão; se assentou de que conforme as Classes dos Estados, cada um apontasse os inconvenientes, ou razões porque não convinha o meu Contrato, para o que se remeteriam cópias em que respondessem por escrito, assim se obrou, e porque se nos enviou uma para que como Advogados nesta Cidade expuséssemos os motivos porque no Congresso estamos, que não convinha, nem ao Real Serviço, nem à utilidade pública o invocado arbítrio: Atendendo ao que na Súplica se alega pelo Autor da Mocidade, expomos as razões que mais eficazes nos parecem para se desprezar o intento, e denegar a pretensão ao Suplicante.

Em primeiro lugar não duvidamos do poder de S. Majestade, como Monarca, e Senhor no Mar, e na terra, dos seus domínios, e Conquistas, que seria mais sacrilégio, que dúvida; pois houve quem se atrevesse sem nome acrescer um livro com o título Mare Liberum contra Portugal: Não faltaram Portugueses, e de grande nota, que totis viribus oimpuznassem, entre os quais foi Serafino de Freitas no Livro que intitulou de Justo Império Lusitano-Asiático, Memorando, que sendo o Mar para todos livre, só a Portugal, que no seu régio tratado de Donat. Reg. Livro 3 defende o poder, e a jurisdição do dito Senhor sobre o Mar, e seus portos, contra alguns Autores Estrangeiros, que não podem tolerar, que até a Portugal sejam sujeitos os Elementos de um Polo, a outro Polo, e que os Portugueses fossem os primeiros navegantes, que por Mares nunca dantes navegados estendessem a Fé Católica, e o seu nome, aonde parece que nem a imaginação podia chegar.

Reconhecemos também, que os portos são de Direito Real; porque assim o determina a Régia Ordenação Livro 2 Ttº. 26 § 9 e que nesta Cidade há Porto com as circunstâncias que o define Ulpian. no L. portus 59 de Verbon <Página 30> Signif; e Portug. Sup. Cap. 6 N° 2 – 6.

Quod portus Loues conlurus, quo importantur Merces, et inde exportantiar. E a que nihilominus statio est conclusa, atque Mionita, quia Nacus ibi tuto stare solet.

Pois há um braço de Mar que entra pela barra, aonde na entrada tem fortalezas, que o defendem e fazem fechado, que terá de circunferência 50 Léguas, e por várias partes muitas Ilhas, povoadas com moradores e fazendas, que servem de utilidade grande a terra, e ainda que S. Majestade dentro das barras possa proibir, e impor servidões, como lhe parecer; contudo a nova proibição que se pretende, é desconveniente à utilidade pública, e ao Real Serviço por muitas razões.

A primeira quando não houveram os mais que se ponderaram, é ser novidade introduzida contra a Liberdade pública de todos os moradores, não só da Cidade, mas dos habitadores das Ilhas, e praias, e de todo o recôncavo e não há Autor que senão oponha às novidades totei viribus, pois é costume antigo se recomenda nas Letras Divinas Proverb. Cap. 22.

Ne manigrididris términos antiquos, quos possuirunt Patris tui.

E em outros lugares impugnam as SS. PP. e repreendem as Estórias com vários sucessos, e os DD. com muitas razões, sendo aforismo de Hipócrates = Ominis Matationes periculosos = porque diz Cornélio Galves.

Eventus varios resnova semper habit.

E se presume sempre contra os Autores da Mocidade por ser o primeiro efeito que causa turbação da resposta, desassossego do Estado público e que tem grande afinidade com o escândalo, originado discórdia nos povos, e outros males, que considera Salgado de Suplicat ad. Sanct pº: 2 Cap. 6 per tut. Manoel de Presumpt. Livro 5 Presumpt. 37. Portug. d. donat. reg. Livro 2 Cap. 33, nº 25, et. 26. Salorsan d. Ind. Gubern. Livro 2 Cap. 30 Ttº 99 et siga, e assenta Salg. Sup. N° 20 a resolução.

Et cumbre novitates et absuris sent genitrius scandali et turbatinis pais, et manquititatis publico, exquiahus notabiliza damna, et inconvenientia diladountur, omnimo <Página 31> do pracavenda seint.

E por isso recomenda o Imper. Justin. nil 2 cod. de Vicir. Jur. especialmente o que consta das palavras.

Augustum imploretur remedium, quia ideo imperiale fortunam rebus humanis Deus proponit, ut possidomnia, que noviter contingun, et emmendare, et [...] ponere, et modis, ad regulis competenhib nadere.

Em sua carta de Antíoco Rei, que refere Joseph de Antiquit N° 12 Cap. 3 que aos Monarcas pertence com toda a brevidade evitar as novidades, que se originam nas repúblicas quando são em prejuízo dos Vassalos, de que dizem Tutores, e Conservadores. Sêneca *decliment*. Livro 1 Cap. 4. Noronha *Somos. De preit. Reg.* p^e. 1 pralud. 2 Tt^o. 76 et. 77.

É o novo contrato, que com capa de zelo utilidade pública, e da Fazenda Real pretende estabelecer o Arbitrista, para a comodidade sua, a que se deve atrelar, e repreender, como recomendam os AA. alegados com muitos textos em conformidade, pela suspeição que envolvem, que já considerou Ludou. Morse. Responso 99 N° 2 cum seqq.. e com Tertuliano, que disse = Novum Omni, et incognitum, quod est, suspeitum est. É prejudicial ao povo em comum, e em particular, de descômodo para os Viandantes, e pessoas que mandam, e negociam para as Minas; porque desde que estes se descobriram há nesta Cidade, e nas praias de todo recôncavo duas embarcações, a que chamam Saveiros capazes de qualquer condução, e prontas a qualquer hora para ela, tanto a remos, como à vela, conforme o tempo, e por preço muito acomodado; porque além de ser conforme o ajuste das partes poucas vezes excede o aluguel de 16\$000 réis cada Saveiro para receber a carga com que pode, e conduzi-la a primeira paragem de terra donde em cavalgaduras se transporta para as Minas, e isto é que é utilidade pública, não só pela prontidão, e liberdade, mas pelo acomodado do aluguel, de que se utiliza qualquer pessoa que tem Saveiros, que como são inumeráveis fazem toda a comodidade possível, e desta se aproveitam os que mandam fazendas, Viandantes, e Passageiros, que até quando vem de retidos os conduzem os barqueiros, quando não de graça pelo limitado preço de oito vinténs, não reparando o que seja só um, que mais atendem ao [Página 32] cômodo do Passageiro no prosseguimento da viagem que a conveniência que lhe resultaria de alguma demora mais, conseguindo por este maior frete, e tirada desta comodidade, prontidão e liberdade a todos é notório o prejuízo, porque o Arbitrista não descura preços na Súplica, para lhe poder pôr o que lhe parecer em cada carga, que costuma ser de duas arrobas e meias, a cada pessoa, e as cavalgaduras, fiando-se em que como não hão de haver outros condutores na passagem ele lhe há de fazer o preço, e ficam os homens sem Liberdade de se poderem ajustar com quem lhes parecer, e fazer mais barato, e também de se

transportarem graciosamente, quando se lhe der embarcação por amizade, como frequentemente sucede, não só com as que hão na terra, mas com as dos Navios, e mais embarcações que vêm de fora que têm suas lanchas, escalerias e botes, que costumam emprestar inumeráveis vezes.

Acresce que não é possível ao Arbitrista ter embarcações tantas em número para a qualquer hora fazerem viagem, e sendo pouca a carga não quererão conduzi-la, espirando pela manhã, demais, obrigados os Passageiros a semelhante sujeição perderão a jornada, o que não sucede com os Saveiros de presente; e pagando mais da condução ficam as fazendas mais caras, depois de pagarem os direitos nas Alfândegas donde saem para as poderem transportar livremente por onde, e como lhes parece, e no caminho das Minas pagam outros tributos; e assim não sabemos em que consiste a utilidade pública, ou aumento da Fazenda Real, com três mil cruzados cada ano; quantidade tão pouca para a opulência da Majestade, sendo mais do seu agrado a menor vexação dos Vassalos.

A condição primeira que pede o inventor do Contrato é perniciosíssima ao bem comum, não só por privar da Liberdade, que por direito natural, e das gentes é concedida para usar do mar, mas porque cada dia, e a cada passo se lotaram confinando embarcações, em razão de que todos os moradores se servem de Saveiros, e embarcações para as fazendas que tem ao ar do mar, mas ainda por terra dentro para donde não podem ir senão por mar; pois hão mais partes que para as Minas que não tem passagem senão pelo Mar, por onde conduzem tudo que lhes é necessário, e qualquer embarcação que achar navegando, pode dizer vai conduzir cousas para as Minas fazendo-se sequestro, de que se origina uma demanda, e desta mil desordens [Página 33] enquanto senão averigua a Verdade; demais pela barra dos Rio do Iguaçu, que é o Couto, e Inhomirim, que morrera no mar entram não só embarcações das conduções das Minas, mas muitas em grande número dos moradores das margens dos mesmos rios, que todas estão povoadas, e dos que tem fazendas pela terra dentro, que não podem ir senão pelos mesmos rios, e conduzir por eles o que lhes é necessário, que levam da Cidade cotidianamente de dia, e de noite, e quem pode tirar ao Arbitrista, e aos seus maus fins, que há de ter, o represarem as embarcações, dizendo, que vão para as Minas, enquanto senão averiguar o caso impedir o uso das águas, e a Liberdade Natural, com os mais, que vem em consequência.

A passagem da Cidade e seus portos para os das Minas tem mais distância pelo Mar que pelos rios, porque do mar tem mais de quatro Léguas, e entrando pelos rios não tem duas; tendo efeito a proibição, fica sem efeito a Liberdade do mar, e a dos moradores para usarem dele, e achamos graça ao Arbitrista em dizer, que com a sua novidade se livram os Passageiros dos perigos, mas quem lhes daria essa certeza para o segurar! Quando no mar são os perigos contínuos, ou tudo é um perigo

continuado, e tanto perigam as Naus, e Navios, como qual outra embarcação: Antes como na passagem são baixos, melhor se livram as pequenas embarcações, e com menor peso, que as barcas; porque estas não podem navegar com todo o tempo e é notório, que as barcas que os moradores do recôncavo costumam mandar carregadas de mantimentos, e outros misteres para a Cidade não tendo vento favorável se dilatam muitos dias na condução; porque ao rimo não podem andar.

Diz mais o Arbitrista que os Particulares poderosos se utilizam das passagens com os barcos de pouca segurança. Confinamos ingenuamente que não sabemos hajam poderosos na terra, nem que tenham embarcações para a passagem que pretende o Arbitrista, antes hão homens peões, e plebeus que têm Saveiros de aluguel, com quem se ajusta o preço sem violência, nem extorsão, e muitas vezes com os seus escravos, que andam nas mesmas embarcações, e é o em que ganham sua vida, e muitos homens pobres, que andam neles, e de que se sustentam, e nem até agora houve queixa alguma em semelhante matéria, os mesmos estão prontos com as embarcações para o transporte dos Soldados para as fortalezas [Página 34] do mar, e para qualquer condução do Real Serviço, e ainda dos Próprios, que a qualquer parte desta Cidade vão para as Minas, e se recorremos à notícia dos mais povos, ainda em Portugal donde hão muitas passagens; senão mostrará exemplo de semelhante contrato, ou proibição por ser prejuízo ao bem comum, que a tudo deve preferir, e aquelas Monarcas mais se aplicam para o defenderem.

Diz mais o Arbitrista que a passagem das barcas não é certa: tem razão, porque em barcas senão passa, mas em Saveiros sim, e é porque as barcas têm mais dificuldades para navegar, e são mais ronceiras, que por isso delas senão usa, e em canoas senão passa fazenda para as Minas na passagem da Cidade por mar até entrar nos rios; porque levam pouca, e senão costumam carregar, por serem embarcações feitas de um só tronco, e de pouca largura, mas precisas no rio que vai do Couto para onde chamam o Pilar, que é aonde estão as cavalgaduras, que por ser estreito, e com muitas voltas não andam nele outras embarcações mais que canoas, e temos notícia que já houvera muitos que pretendeu se lhe passassem por Contrato nessa paragem as canoas, e não o conseguiu por achar oposição e ser contra a utilidade pública, e prejudicial ao bem comum.

A vista do que não havendo utilidade pública, nem aumente grana da Fazenda Real, se vê que o Arbitrista quer o seu cômodo particular, e o descômodo comum, e que todo o seu requerimento é caviloso, pois todas as causas que alega são falsas notoriamente para se lhe não atender, e se lhe quem utilizasse do preço das passagens, que diz ser excessivo o que é contra a verdade: pois há Saveiro que muitas vezes se aluga por 9\$600 réis, que neste Estado são três patacas, melhor conselho

lhe daremos, sem proíbe-lhe levar pataca, e vem a ser, que nos termos, e Liberdade em que se acham as passagens, podia lhe fazer quantas embarcações quisesse, e fazendo a condução por menos preço, e segurando milagreira viagem com a infalibilidade que promete, e logo poderia tirar o lucro aos mais, sem recorrer a vexação do povo ponderada.

O certo é que semelhante contrato é mais para a utilidade particular do Arbitrista, que para bem comum do povo, e quando hão semelhantes circunstâncias [Página 35] não costumam os Monarcas conceder as proibições nem impor servidões ao público, prejudicando ao todo por aumentar a parte quando esta a respeito daquele sempre é menos.

Estas são as razões e circunstâncias que nos pareceram mais eficazes para se representarem ao tribunal donde emanou a Provisão, e administrar para se dificultar o requerimento, e denegar a proibição pretendida, contra o bem comum, e Liberdade pública. Rio, 4 de Maio de 1740.

João Pereira da Cruz. Antônio de Almeida Vieira. Manoel de Menezes Suzano. Manoel Gago Mascarenhas da Câmara. João [...]. Francisco Fernandes Simões. Ignácio Coelho da Silva. Lourenço Álvares de Barros. Manoel [...]. Luiz Teixeira de Magalhães. José de Faria de Magalhães [...] de Bitencourt. José Carlos Pereira. Tomé Ignácio da Costa Teixeira.

*

<Página 36>

Vendo a cópia do requerimento, que faz Nicolau Lopes da Silva Guimarães, pretendo se lhe arremate, por Contrato, a navegação dos viandantes, e mais pessoas, que vão para as Minas do Ouro, e delas vem para esta Cidade pelos Caminhos do Couto, e de Inhomirim, sobre o que foi S. Majestade Servido mandar ouvir a nobreza, e povo desta mesma Cidade: para cujo efeito sendo convocados ao Senado da Câmara os Cidadãos, os Bacharéis formados, e os homens de negócio, em 30 de Abril próximo passado, responderam todos uniformes, que não convinha; e se assentou respondesse cada um daqueles estados, por escrito, as razões do inconveniente:

Se responde, e representa por parte da nobreza, que o Suplicante se fundou mal nas premissas, que alegou no seu requerimento, pois é sem dúvida não tem estes povos nenhuma utilidade nas Barcas de passagem, que ele, pelo, seu próprio interesse quer inventar; nem tão pouco a Real Fazenda de S. Majestade, nos três mil cruzados, que por cada ano, dos seis, oferece, pelos motivos, e circunstâncias, que se irão expendendo em sequência.

Desta Cidade até às Barras dos Rios de Inhomirim, e do Couto, há uma dilatada navegação de cinco Léguas, por Mar Largo, e não por Rio, que só o são das suas Barras para diante. Para a pronta expedição das pessoas que vão da Cidade para as Minas, e vem das Minas para a Cidade, só servem as embarcações chamadas Saveiro, pela facilidade, e presteza da sua marcação; porque se há vento conveniente, andam à vela; e se falta, andam a remo: se a maré está vazia ao entrar, ou sair das Barras dos Rios, facilmente se vence o intervalo, porque, pelo pouco peso, nadam em pouca água; e muitas vezes os mesmos remeiros, saltando ao mar, os levam a braços para diante.

Esta presteza, <Página 37> fácil expedição, e navegação se não pode administrar com as Barcas oferecidas pelo pretendente, porque são embarcações mui pesadas, e de tão vagarosa navegação, que só andam à vela, quando há vento oportuno, e se este falta, ancoram, e esperam que o haja, por senão puderem valer de Remos, nem com eles costumarem navegar; e porque, se chegaram às Barras daqueles Rios em ocasião, que esteja a maré vazia, é preciosíssimo esperar, que encha; e se é em tempo que pela conjunção da lua, e quebra das marés, não lancem, é necessário esperar, por alguns dias, o crescimento delas.

Em conclusão! Um Saveiro aluga com facilidade e cômodo, um passageiro, ou viandante, que escoteiramente lhe seja necessário ir da Cidade para os portos daqueles Rios, por onde se vai para as Minas; ou um que delas, vem para a Cidade; e uma Barca; nem pode ir, ou vir com a presteza do Saveiro, nem o Contratador a há de querer navegar, e ocupar tão somente com a passagem daquele passageiro ou viandante que procurar o seu transporte com presteza.

Além do que: muitas pessoas se valem, em várias ocasiões, do Saveiro do seu amigo, ou do seu parente, e também das Lanchas, e escaleres dos Navios, para a sua condução, quando vão da Cidade, ou dos seus Contornos, e Recôncavos para às Minas; ou quando delas vêm para a mesma Cidade, e contornos. E se houvesse o pretendido Contrato, ainda que com alguma clareza se resolvesse esta Liberdade, sempre se ofereceria uma grande confusão, e opressão aos andantes, e moradores, pelas dúvidas a que incitaria a ambição do Contratador, ou dos seus feitores; compreendendo-os em tomadias, e prisões, precisando-lhes grande moléstia, e despesas com as averiguações necessárias para a sua soltura, e defensa; e nas mesmas se envolve <Página 38> e se envolveriam às pessoas, que tem fazendas [...] aquelas partes, cuja serventia, e condução se faz com os Saveiros.

Com o que está referido se tem mostrado a grande diferença que há entre a navegação dos Saveiros para a comodidade dos povos, e a das Barcas, que o Suplicante oferece, com o afetado

zelo com que principia a sua Súplica; na qual, ainda com menos rebuço falta à verdade, na exposição de que estes transportes se fazem em canoas, de que resultam perigos, e incômodos, pela sua pouca segurança; e em alguns Barcos / que estes são os Saveiros / de que se utilizam os particulares poderosos, causando desordens aos passageiros, e prejuízo, pelo excesso do prêmio; Pois a verdade é, que em canoas de uma maneira se fazem estas conduções, porque delas segue somente do Porto da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar até o desembarque do lugar chamado o Couto; em razão de que do dito Porto para riba, nem de riba para o dito Porto, não podem navegar os Saveiros, pela estreiteza; e menos águas do rio; e mal poderiam navegar as Barcas oferecidas.

E quanto às pessoas, que se utilizam do aluguel dos Saveiros, não são poderosos; e sim uns pobres, e humildes homens, que procurando aquele meio para o granjeio da sua vida, alguns costumam remar nos mesmos Saveiros; em os quais, muito a seu cômodo fazem os povos as suas passagens; e o tal Barqueiro lhes entrega, e dá conta de tudo o que no embarque recebe; sendo tanta a abundância dos ditos Saveiros, que se facilita muito aos moradores, e povos o preço dos aluguéis; e ainda com a razão de serem embarcações de retorno, que sempre na volta acham frete pronto.

Sendo sempre muito de reparar, que ao mesmo tempo, <Página 39> que o pretendente inventor toca na comodidade dos passageiros, e excesso do prêmio dos aluguéis das embarcações, não declara quanto costumam os tais Condutores levar; nem ele nas suas condições estipula, ou taxa o que levaria; em cuja ambiguidade bem se mostra a artimanha do Suplicante, para ao depois pôr o dado na testa aos povos, debaixo da capa do seu zelo.

Agora concluímos, com dizer, que ao Real Serviço, e Fazenda de S. Majestade é muito conveniente a conservação dos Saveiros, e a impugnação do Contrato oferecido; porque a estabilidade, e comum assistência dos donos destes Saveiros, é nas praias mais próximas às casas da residência dos Governadores, e Corpo da guarda principal; de donde, com muita frequência, a quaisquer horas do dia, e da noite se expedem ordens, para as diligências do Real Serviço, assim para os Navios, como para prisões, condução e passagem de oficiais, que trabalham nas obras das fortalezas do mar; para levarem materiais; para irem dar buscas em as embarcações que vão para fora da Barra e vem de fora; para os próprios, ou Correios que levam ordens, ou cartas; e para outras cousas da expedição, e administração do Governo das Armas, e ainda político; achando-se sempre pronto os tais Saveiros, pela grande abundância deles de sorte, que como uns vão, e outros vêm, nunca faltam naquelas praias. E pelo muito que se poupa no que senão paga destas diligências breves, e pronta expedição delas, tem

S. Majestade mais utilidade nesta conservação, do que nos três mil cruzados oferecidos cada ano, pelo Suplicante.

O qual, é sem dúvida faltou à verdade ao Príncipe Soberano, contra a fé natural, e contra o disposto na Ordenação Livro 5º Ttº. 10; com cujas penas bem merecera ser castigado; assim [Página 40] como pelo mesmo fato não pode ser atendido conforme as do Livro 2º Ttº. 43; procurando introduzir uma moléstia, e injustiça, com capa de zelo; cousa que condena Cícero dizendo: Existunt etiam sape injuria calumnia quedam et nimis culhida, et mallitiosa juris inter pretratione. O que confirma Adão Contzen em sua política, acrescentando assim: Accerbissima est injuria, que specie juris imporitur. E Platão assim: Extrema enim injustitia est, justum videri eum, qui non sit justus. E com razão, pois na opinião de Publio Syro: Bonitatis verba imitari maior malitia est. A cuja malícia também se alude o voto de Salomão: Labium mentiens Principem non decet.

Sem que obste, nem possa fazer exemplo para o caso as passagens, e Barcas dos Rios Paraíba, e Paraibuna, porque estas são no centro do Sertão, distante do mar 20 Léguas, ou mais, e não há nenhuma navegação neles, mas somente passagem, por se atravessar a estrada de parte a parte; sendo de tão pequena largura, que poderá ser um tiro de pistola, com pouca diferença; porém pela violência com que corre na ocasião de enchentes foi justo, para mais segurança, e cômodo das passagens a melhora de Barcas, pois se faziam de antes, em canoas; em cujos Rios tem lugar a regalia do Príncipe, e Senhor Soberano pela opinião de Acácio do Regal. Cap. 8 N° 85; se não faz oposição à disposição da Ordenação Livro 2º Ttº. 26 § 8.

E ultimamente; o Contrato, que o Suplicante procura introduzir, é na verdade, uma navegação pelo mar Largo, cuja navegação, não é permitido aos Príncipes Soberanos proibirem aos Seus Vassalos sem uma urgentíssima causa, e ainda pelos mesmos Rios, Portug. Dedonat. 2. Tom. p. 3. Cap. 4 N° 8; [Página 41] esperamos que S. Majestade com o afeto de Pai, e Soberano Senhor dos Seus Vassalos atenda mais a esta sincera representação, que ao misterioso requerimento do Suplicante, pela razão que dá Sêneca de Clementia Lib. 1 Cap. 14 nas palavras seguintes: Patrem quidem patrae appellavimus, ut seiret datam sibi potestatem patriae, quae est temperatissima Liberis Consulens, sus que post illos ponens. Parde sibi pater membra sua absindat: etiam cum absciderit; reponere Copiat, et in abscindendo gemat cumctatus multum diuque. O que se conforma com o que diz Barbadilha na sua política Lib. 1. Cap. 9.

É o que se nos oferece dizer, e o que requeremos representem os Senhores Oficiais do Senado da Câmara; porém sempre, como Leais Vassalos, nos submetemos ao que S. Majestade for Servido Ordenar. Rio de Janeiro, 5 de Maio de 1740.

João Arias de Aguirre. Antônio de Azeredo Coutinho. Simão Barbosa Barreto de Menezes. João de Almeida Silva. Pedro Cabral de Melo. Antônio Vidal de Brito Serpa. João de Souza Coutinho de Amorim. João José Domingues Pizarro. Sebastião Gomes Pereira. João de Azevedo do Amaral. José Dutra de [...]. Antônio da Fonseca e Vasconcelos. Caetano da Fonseca e Vasconcelos. [Página 42] João Rodrigues de Souza. João Muniz da Silva Barreto. João Ferreira de Azeredo Coutinho. Francisco Fortes Pereira. Domingos Reis Távora. Eusébio Álvares Ribeiro. George de Lemos Rangel. Luiz de Matos Bezerra. Marcos de Azeredo Fonseca. Manoel Quintanilha Soares. Agostinho de Lemos Rangel. Sebastião de Machado Sande. Antônio de Sampaio de Almeida e Araújo.

*

<Página 43>

Ponderando a proposta, e súplica, que a S. Majestade fez Nicolau Lopes da Silva Guimarães para efeito de se lhe arrendar as passagens desta Cidade para os Portos de Inhomirim, e Couto ao que por ordem deste Senado se manda aos homens de negócio digam por escrito o que se oferece sobre o que satisfazendo ao preceito respondem.

Primeiramente se pondera o dolo, e malícia com que o dito Nicolau Lopes da Silva Guimarães pretende com capa de zelo introduzir o novo contrato, alegando para o seu estabelecimento falsos pretextos, como é chamar passagem para os ditos Portos de Inhomirim, e Couto, sendo na realidade navegação, sem que nela se atravesse rio algum, que só estes têm o nome de passagem, assim como a do Rio da Paraíba, e Paraibuna no caminho das Minas desta Cidade, que andam arrendados pela Fazenda Real.

É bem patente e manifesto que para os ditos portos de Inhomirim, e Couto se navega 10 Léguas para cada um com pouca diferença por Mar, que assim se pode chamar, tanto por salgado como pela extensão com que este circula todo o território, que não somente abraça os ditos Portos, mas todos os mais do recôncavo que são infinitos.

A utilidade que o pretendente alega se há de seguir aos Povos, e passageiros que navegam para os ditos portos com o novo contrato. É sofística, e dolosa porque tão somente se encaminha a sua cobiça, e pôr em consternação aos que fizerem viagem para aqueles distritos, porque

sendo só o arrendador, que para eles há de ter embarcações indubitavelmente padeceram a que lhe for preciso navegar com as demoras infalíveis, que hão de experimentar no seu transporte; e na condução das cargas, e com manifesto prejuízo dos moradores dos tais distritos, e dos que residem na Cidade, que um e outros para o fornecimento das fazendas que tem daquelas partes, e condução dos seus frutos <Página 44> lhes é preciso terem embarcações, como sempre tiveram, que só lhe serve para o dito ministério.

Menos verdade é dizer o pretendente, que os donos das embarcações que navegam para os ditos portos são de particulares poderosos que causam desordens aos passageiros com prejuízo no excesso do prêmio das passagens; por cuja razão sucedem ruínas o que tudo se verifica ser quimera, porque as embarcações que transportam as cargas, e passageiros para as Minas são de homens miseráveis, que se arrimaram a este modo de vida para sua sustentação, e como as tais embarcações sejam em grande número é o prêmio, e sempre foi a convenção das partes sem excesso de sorte que no tempo presente se acha diminuído cento por cento menos dos tempos passados por serem muitos os que se botaram ao trato da tal navegação sem que dela tenha resultado ruína alguma.

Com a mesma incivilidade alega o pretendente que as tais embarcações não são seguras, e que os passageiros e mais Povo ficaram com melhor acomodação nas suas chamadas Barcas, por se livrarem dos perigos nas passagens em canoas de pouca segurança; sendo tudo falso assim como é certo, e patente que as tais conduções para os ditos Portos se fazem em barcos, a que chamam saveiros, de remos e vela, e tão seguros que o grande número de Milhões que das Minas tem saído, e as fazendas, que para elas se tem transportado foram conduzidas em as tais embarcações, e não em canoas como falsamente aponta o pretendente, e posto que estas navegam no Rio do Couto é só na parte onde não pode andar outra qualquer embarcação, porque estas chegam até certa paragem, e para se navegar pelo tal riacho se passam as canoas porque só estas podem nadar em tão pouca água onde não há risco, e delas também forçosamente havia de usar o pretendente; mas caso mil vezes negado que fosse certo o que alega: quem o fez procurador dos Povos e passageiros para se mostrar tão zeloso, e compassivo do bem comum.

Menos pode ser atendido o pretendente pelo zelo, que mostra a respeito do aumento da Real Fazenda porque jamais se terá visto nem ouvido que arbitra-se algum leva-se os seus projetos a outro fim que não fosse aos seus interesses, corroborando a sua ambição com capa do serviço Real para maquinar meios de saquear os Povos, e com mais necessidade o pretendente por ser um homem falso.

Em consideração do que parece não deve ser admitida a preposição do dito Nicolau Lopes da Silva Guimarães sendo tão afetados os fundamentos da sua proposta assim como infalíveis os que se tem ponderado por não ser os Rios para os Portos de que se trata de passagem mas sim um mar de Navegação Livre, e isento em todo o Reino, e da mesma sorte nesta América sem exemplo algum que da tal navegação se pague passagem mais que ao dono do barco; e como S. Majestade atende muito a conservação dos Seus Vassalos, por serviço do mesmo Senhor é muito conveniente fique no mesmo estado a forma da navegação para os ditos portos com que estão os Povos e passageiros satisfeitos sem gravame desde a sua criação e muito útil à Fazenda Real pelo serviço, que atualmente estão fazendo os que tem as embarcações da dita Navegação e por ser o deduzido a mesma verdade Nos conformamos. Rio de Janeiro, 6 de Maio de 1740.

Manoel de Araújo Pereira. Matias Rodrigues. Alexandre da Costa. Brás de Pina. José Vieira Couto. José Borges Raimundo. João Álvares Andrade Lisboa. João Muniz Brito. João Sarmento da Silva. [Página 45] Antônio dos Santos Lisboa. José Ferreira de Brito. Manoel Pinto da Cunha. André Nogueira Machado. Francisco da Costa Nogueira. Lourenço Nogueira Silva. Faustino de Lima. João Rodrigues Silva. Manoel Ferreira Feital. Manoel da Silva Braga. Gaspar da Mota Teive. Jacome Ribeiro da Costa. João Gomes de Souza. Manoel dos Santos Pinto. [...]. Lourenço Antunes Viana.

*

<Página 46>

Viu-se neste Senado da Câmara a resolução que foi S. Majestade Servido tomar, que consta da ordem enviada por V. Ex^a. a respeito da Súplica, que fez Nicolau Lopes da Silva Guimarães, por meio da qual pretendeu arrendar de novo as passagens, ou transportes desta Cidade para os Portos de Inhomirim, e Couto, assim como já foi o dito Senhor Servido estabelecer por contrato nos rios da Paraíba, e Paraibuna.

Os pretextos, que tomou, foi a acomodação do Povo, por vir a ficar livre dos perigos, a que estão expostos os passageiros, e viandantes em razão de não ser certa a passagem de Barcas, valendo-se de canoas, embarcações de pouca segurança: E igualmente por passarem os tais viandantes em alguns barcos de que se utilizam os particulares poderosos, causando desordens aos passageiros, e prejuízo, pelo excesso do prêmio de que sucedem ruínas que por este modo se evitam.

<Página 47>

E pretendeu rematar com a condição entre as mais, de ficar confiscada para ele a embarcação de outro particular em que passar gente, e se transportar fazenda, ou cavalgadura.

A esta pretensão respondemos, que o nosso contrato, é contra a liberdade comum desta Cidade, e mais Povo por ser esta nomeada passagem em distância de muitas léguas até em Inhomirim, e Couto por um largo braço de mar de águas salgadas, que entra pela terra firme, dividindo-a em partes com grandes, e dilatadas Baías.

O mar, não se compõe de nenhuma outra causa, senão de uma extensão de águas Salgadas: Nos quais termos fica sendo público para a comum navegação dos moradores, e mais vassalos de S. Majestade pois o mesmo é ser público, que ficar sendo comum a liberdade da navegação para o uso dos moradores.⁴

E se por costume introduzido (e não, que seja por algum direito), começassem os Príncipes e Senhores Soberanos, falando geralmente, que tem domínio nas terras circunvizinhas adquirir direito no mar, e navegação dele, e não só por [Página 48] esta razão, mas pelas concessões Pontifícias, especialmente pertença a S. Majestade, e assim lhe seja permitido estabelecer impostos, e direitos reais, por razão da mesma navegação, e comércios nos seus domínios, e nesta forma possa o dito Senhor proibir as embarcações, e navegação.⁵

É de saber, que quanto ao direito adquirido por costume, e concessões, se deve entender a respeito da jurisdição, e Império: e não procede a respeito do uso para o Povo, e todos os Vassalos de S. Majestade e moradores na vizinhança; pois este uso provém do direito natural, que só reservou a Deus o domínio do mar, falando pelos meios ordinários sem duvidarmos do poder e Império do mesmo Senhor e do que for Servido resolver ao que tudo humildemente se sujeita este Senado da Câmara, por ser só a fim de mostrar não ser esta passagem das de que pertence ao direito real.⁶

E quanto a ser de direito real de S. Majestade que Deus guarde a navegação, e o poder proibir as embarcações, e nesta forma estabelecer impostos: procede, e se entende a respeito das nações estranhas de diferentes Reinos.

⁴ Nota à margem esquerda: *Difinit bart. intract. De insula in pr.*

Nota à margem direita: *Ha ipetr. ad pr. Inst. de ser. divis. tom 2.3 et quidem naturalis n. C.*

⁵ Nota à margem esquerda: *Las. in Lex hoc. jur 5 de just. et. jur.*

Nota à margem direita: *Perigr. de jur. fisc. lib. 1 ttº 1º nº 16 et. 21. Portug. tom. 2 Cap. 8 do nº 93 et. Seg.*

⁶ Nota à margem esquerda: *Hae petr. ob. Sº. n. 10 Portug. tom. 2 p. 3 Cap. 8 n. 54. – Pereg. ob. Sº. ttº. 1º nº 17.*

Não procede a respeito dos Seus Vassalos no interior das terras em que estão vivendo; porque além de ser contra a liberdade comum do Povo, pelo mesmo Povo pudesse responder, que já por razão deste transporte, ou comércio para as Minas entre os mesmos Vassalos, foi o dito Senhor Servido estabelecer no Caminho dois registros, um para arrecadação dos seus reais direitos, e quintos, e outro por razão da passagem de cada uma pessoa, seus despachos, e cavalgaduras, além de outros despachos que pagam os passageiros nesta Cidade.

E só costuma impedir o dito Senhor a navegação entre os Seus Vassalos, sendo de umas terras, as outras, ou pelas inconveniências, ou por contrato, e comércio, ou por lhe não aprazer ao Seu Real Serviço, cujo impedimento, nunca se entendeu a respeito do uso, e da navegação que se faz precisa ao Povo no intrínseco da mesma terra, e pelo mar vizinho a mesma a Povoação a semelhança de rio para a comunicação das Minas que o mesmo Senhor não impede; termos em que não sendo Servido impedir, também não é conveniente impedir a que não fique livre a passagem.

Não faz ao caso o estabelecimento [Página 50] das Barcas no Rio da Paraíba, e Paraibuna, que o pretendente aponta por exemplo, porque lá foi atravessar dois rios de uma parte a outra para a continuação da entrada, e caminho; e não foi navegação pela extensão dos rios, e esta foi a razão daquele estabelecimento: porque atravessar o rio de parte a parte para fazer estrada, pertence ao Príncipe é Senhor e Soberano, e propriamente é o que se chama passagem por ser o que se deve por contrato por ser de direito real, e não ser Lícito a ninguém o usar de Barcas para atravessar, e fazer entrada sem especial privilégio, e concessão real.⁷

Pois ainda que não falte quem diga que propriamente aqueles rios sendo particulares do dito Senhor por terem princípio em terras do seu Império, e pelas mesmas terras suas correntes de águas doce até o mar, sejam do seu domínio, o uso, e propriedade.⁸

A Ordenação do Reino determinou o Contrato pois segundo a sua disposição ainda que a propriedade destes rios fique no Patrimônio real, o uso sempre é comum a toda a gente: e quando isto é a respeito de rios, com maior razão a respeito do mar: e com a mesma Ordenação se mostra que

⁷ Nota à margem direita: *Acacio de Riol. Cap. 8 de regal. concend. pontes nº 85.*

⁸ Nota à margem direita: *Expl. de Serv. tract. 2. Cap. 32 n. 1º inmed. item flumenos.*

[Página 51] só a passagem é o que se deve pôr por contrato, e não a navegação que como para o uso fica sendo comum.⁹

E por serem precisas as Barcas para a passagem, e serem os ditos rios com grande correnteza de água doce sem navegação em lugares desertos, foi S. Majestade Servido pôr por contrato justamente, porque foi propriamente por se atravessar os rios de parte, a parte, ao modo de estrada, sendo no caso presente causa diferente, por ser navegação por extensão do mar da Barra para dentro na vizinhança dos moradores.

E que sejam aqueles rios públicos, ou particulares, e que pertença, ou não ao direito real como querem alguns D. D. tanto a respeito da propriedade como do uso, *quid quid Sit*. Sempre se considera diversa razão no caso presente por não tratarmos de rios, e sim de um largo mar, no interior do recôncavo desta Cidade cuja navegação por ele principalmente nas vizinhanças não é permitido aos Príncipes proibirem a seus Vassalos, sem justíssima, e urgente causa, e ainda, que propriamente seja rio, a cuja semelhança é.¹⁰

<Página 52>

Não considerou o pretendente naquele caso, que apontou por exemplo as razões de inconveniências, que se fossem presentes aos reais pés de S. Majestade verossímil parece não haver de atender a pretensão, em notório prejuízo da Liberdade desta Cidade de que usa desde a sua criação sendo caso nunca praticado em outra parte.

As razões são tiradas dos mesmos pretextos, que o pretendente formou para haver de conseguir a concessão intentada: por calar a verdade na Súplica de que pela grandeza desta Cidade que é ao presente mui populosa, e sua Povoação há abundância de embarcações mui seguras a toda a hora, que se procurarem, assim de aluguel, como particulares dos moradores, que tem suas fazendas, casas, vivendas, e famílias em terras chegadas as praias, e marinhas, e quantidades de Ilhas em que vivem vários moradores pela distância do mar até os ditos Portos de Inhomirim, e Couto, sem ser necessário ir em canoas, a que hoje ninguém se arrisca, e muitas vezes sem dispêndios, assim por razão de amizades, como por serem embarcações <Página 53> de retornos, que precisamente hão de tornar para os mesmos lugares, donde são seus donos moradores.

⁹ Nota à margem direita: *Ord. Liv. 2º ttº. 26 § 8.*

¹⁰ Nota à margem direita: *Portug. de donat. r. tom. p. 3. Cap. 4 nº 8.*

Nem em semelhante passagem se pode usar de Barcas, como apontou o pretendente na Súplica, porque semelhantes embarcações não são de transporte, e só andam com vento à vela, e com maré pelos baixios que há na distância do mar, e nunca andam a remo, quanto mais, que por razão dos baixios muitas vezes se necessitará de canoas que de ordinário as trazem as mesmas Barcas.

Esta verdade agora ocultada, não concorreu no estabelecimento das Barcas nos rios da Paraíba, e Paraibuna, nem ainda hoje se podia considerar pela tênue Povoação, falta de moradores, e de pessoas, que pudesse ter embarcações suas próprias; pois naquele tempo só ali vivia Garcia Rodrigues já defunto com seus escravos, criados, familiares, e subordinados; termos em que se mostra conhecida a razão de diferença: e porque propriamente lá foi atravessar os rios, a fazer estrada.

<Página 54>

Na mesma Súplica narrou o pretendente uma grande falsidade, que se fora exprimida a S. Majestade é verossímil, não houvesse de dar a menor atenção ao seu intento, e consiste a falsidade em expressar, que os particulares poderosos, são os que usam de semelhantes barcos de aluguel, causando ruínas, e desordens, e grande prejuízo pelo excesso do prêmio das passagens, razão porque sucedem ruínas, que por este modo se evitam.

Sendo patente que os mais conhecidos dos que vivem de seus barcos de aluguel, e [...] embarcações próprias para [...] mui seguras, e pessoais, a maior parte de poucos cabedais, que usam destes barcos para poderem passar a vida, e usam os mesmos moradores donos das propriedades, que se governam com umas embarcações próprias, e dão passagens livres de ordinário sem estipêndio, sem haver desordens pela quantidade e abundância de inumeráveis embarcações que se acham prontas pelas praias, a qualquer tempo que sucede procurarem-se motivos todos que fazem verificar a falsidade da informação para que sendo presente a S. Majestade Seja Servido por ela, não fazer obra alguma.¹¹

<Página 55>

Primeiramente por razão da condição apontava tão contrária, e repugnante a liberdade da Cidade que S. Majestade por sua benignidade, e real Clemência, deve conservar, e para evitar as desordens, que daí por acontecer aos Seus Vassalos moradores nas suas condições, tão humildes e obedientes ao Seu Real Serviço por razão do que tem sido Servido confirmar tantos, e tão grandes privilégios, e isenções concedidas Senhores Reis seus predecessores aos Cidadãos, e a mesma Cidade.

¹¹ Nota à margem direita: *Ord. Lib. 2º ttº. 43.*

A desordem considerada, que se pode seguir da condição; consiste em que a maior parte dos moradores desta Cidade tem suas fazendas próprias de que S. Majestade e utiliza pelos seus reais dízimos, cujas fazendas senão podem conservar sem embarcações, e são sitas pelas Marinhas na distância de algumas sete léguas, os quais tendo embarcações próprias, não lhe será fácil passarem-se as Minas a seus negócios sem primeiro virem a Cidade a se comboiarem nas embarcações dos contratadores pelo prejuízo a que se expõe principalmente se suceder levar nas suas embarcações próprias, livremente sem estipêndio, algumas pessoas, que por razão da sua pobreza, não tenham com que satisfazer aos contratadores, e sobre esta matéria é certo suceder mil distúrbios, sobre o vir ou não livremente, ou em seus barcos próprios de seus amigos, ou parentes, ou por esmola.

<Página 56>

E segue-se muito descômodo aos passageiros e viandantes assim porque haverá ocasião que sejam tantos, que senão possam acomodar nas embarcações dos contratadores; como porque haverão outras ocasiões em que os mesmos contratadores não estejam prontos por esperarem carga que baste, o que não sucede ao presente pela frequência das embarcações, e prontidão para cada hora em forma, que se uns pedem preço exorbitante, outros se acomodam e o pretendente na Súplica usou de tal cautela, que nem expressou o preço.

Quanto à utilidade, que resulta para a Real Fazenda do dito Senhor de se conservar esta Cidade na mesma Liberdade, existe a exposta, na proposta de muitos moradores, que em uma petição fizeram ao Senado da Câmara para com ela fazerem representação ao mesmo Senhor de que os seus Saveiros sempre estiveram prontos para o Real Serviço a toda a hora do dia, e noite conduzindo Soldados para as Fortalezas, e registros para qualquer diligência, pontilhões para as Minas, carregando cal, telha, tijolo, madeira, e outros misteres para a Ilha das Cobras, e outras Fortalezas, no que se demoram, e as mais das vezes com notáveis prejuízos das suas fazendas sem estipêndio.

Com que à vista das razões apontadas, poderá informar a S. Majestade que Deus [Página 57] Guarde V. Ex^a. com a resposta da Nobreza, e Povo, que deram sendo-lhes proposta em Câmara a Súplica, e resolução do mesmo Senhor para mandar o que for Servido, e mais convier ao Seu Real Serviço. Deus Guarde [...]. Rio em Câmara de 11 de Maio de 1740.

Francisco Luiz de Oliveira Espínola.

Francisco Viegas Leitão e Souza.

Domingos Moratto Roma Campos.

Referências bibliográficas:

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. **O negócio dos contratos**: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. 2013. Dissertação (Mestrado em História Econômica) -Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas do Departamento de História da Universidade São Paulo, São Paulo, 2013.

BENTO, Cláudio Moreira. Caminhos históricos estratégicos de penetração e povoamento do vale e do médio paraíba. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB)**, Rio de Janeiro, p. 1565-1927, out./dez. 1998.

BOXER, Charles R. **O Império Colonial Português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981.

CARRARA, Ângelo Alves. **O crédito no Brasil no período colonial**: Uma revisão historiográfica. **Varia historia**, v. 36, n. 70, p. 15-51, 2020.

CARRARA, Ângelo Alves. **Antes das Minas Gerais: conquista e ocupação dos sertões mineiros**. Varia Historia, 23(38), 574–596, 2007.

DE ABREU, João Capistrano. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Edição da Sociedade Capistrano de Abreu, Livraria Briguet, 1930.

DOS SANTOS, Lucimar. Felisberto. **Rotas negras mageenses e o resgate da ancestralidade afro-indígena como estratégia de sobrevivência**. **Acervo**, [S. l.], v. 38, n. 2, p. 1–28, 2025. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/2501>. Acesso em: 15 ago. 2025.

FERNANDEZ, Vicente Leal E.; SALES, Gabriel Paes da Silva; MACHADO, Ana Brasil e SOLÓRZANO, Alejandro. **Geografia Histórica da Estrada do Ouro na Serra da Estrela (RJ), Sudeste do Brasil: barreira, limite e permeabilidade**. História Ambiental Latino-Americana e do Caribe (HALAC) Revista De La Solcha, 11 (1), 51–81,2021.

LAMAS, Fernando Gaudereto. **Aspectos administrativos e econômicos sobre o contrato das entradas para as Minas Setecentistas (1745-1751)**. [S.l.], [20--]. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/arquivos/fernando-gaudereto-lamas.pdf>. Acesso em: 05/2025.

LAMEGO, Alberto R. **O homem e a Guanabara**. 2. ed. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1964.

LOPES Junior, Carlito. **Das Impressões dos Viajantes ao Patrimônio Arqueológico: o extinto município de Estrela-RJ** p. 57-80. In: MAIA, Andréa Casa Nova; CARRIS, Luciene (orgs.). Constelações urbanas: cidade, memória e patrimônio em debate. Rio de Janeiro: Onirá Editora, Selo Novos Griôts, 2025.

LUIZ Antônio S. Fiadores, procuradores e testas de ferro: as redes de negociantes nas arrematações de contratos na América portuguesa no setecentos. **Revista Eletrônica de História do Brasil**, Santa Maria, v. 10, n. 1 e 2, p. 77-96, jan./dez., 2008.

MOREIRA, Philippe. **Os argonautas da Guanabara**: liberdade, circularidade e a formação da economia costumeira no Rio de Janeiro escravista, séculos XVIII e XIX. 2023. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023.

NOVAES, Adriano. **Os caminhos antigos do território fluminense**. In: INVENTÁRIO das fazendas fluminenses: tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, 2008. p. 53-78.

POLANYI, Karl. **A Subsistência do Homem e ensaios correlatos**. 1. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

POLANYI, Karl. **A grande transformação**: as origens políticas e econômicas de nossa época. Rio de Janeiro: Contraponto, 2021.

STRAFORINI, Rafael. **Tramas que brilham**: sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) -Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward Palmer. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Organizado por Antônio Luigi Negro e Sérgio Silva. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

VENANCIO, Renato Pinto. Caminho Novo: a longa duração. **Varia História**, v. 15, p. 21, 1999.