

Uma perspectiva atlântica: a circulação de mercadorias no Rio de Janeiro após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil (1808-1821)

Camila Borges da Silva

Graduada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, mestre em História Política pela mesma instituição e doutoranda em História Social da Cultura pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, onde é bolsista Faperj Nota 10.

RESUMO

Após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil em 1808, ocorreu um processo de intensificação da presença de mercadorias de outras regiões do mundo, sobretudo inglesas, devido à abertura dos portos. O aumento do fluxo de navios que aportavam no porto do Rio de Janeiro vindos de diferentes continentes e que partiam diariamente desta cidade demonstra que ela tornou-se um grande polo de comércio que fazia a ligação da então colônia com territórios antes proibidos. O objetivo do trabalho é analisar a presença deste fluxo comercial na cidade do Rio de Janeiro nos anos de permanência da Corte portuguesa no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: D.João VI, Corte portuguesa, abertura dos portos

ABSTRACT

After the transfer of the Portuguese court to Brazil (in 1808) there was an intensifying process of the presence of foreign goods (specially from England). This was due to the opening of the Brazilian ports. The increasing flow of ships from different continents to Rio de Janeiro's port proved that it became a major commercial center connected to other previously banned territories. This paper aims to analyze the presence of trading in the city of Rio de Janeiro during the years the Portuguese court stayed in Brazil.

KEYWORDS: John VI, Portuguese Court, opening of the ports

A invasão de Portugal pelas tropas napoleônicas acarretou a transferência da família real portuguesa, bem como de um extenso séquito da nobreza lusitana, para a então colônia da América. Embora a vinda da família real não tenha sido uma ideia nova, como salienta a historiografia¹, refutando as hipóteses mais antigas de uma fuga atabalhoada, a decisão

¹ A ideia foi primeiramente sugerida ao pretendente ao trono português, em 1580, quando a Espanha tomou Portugal; levantada novamente pelo Padre Antônio Vieira, durante a Guerra da Restauração, entre 1640 e 1668; no reinado de D.João V (1707-1750) pelo Ministro D. Luís da Cunha, que constatou a debilidade do Reino e a dependência perante a sua colônia; e mais uma vez evocada por D. Rodrigo de Souza Coutinho, em 1803, com o mesmo ►

da partida foi adiada até o último momento. A indecisão do príncipe regente D. João, entre optar pelo exílio no Brasil ou manter a política de neutralidade no continente europeu com as potências inglesa e francesa², em guerra, fez com que o embarque acabasse por acontecer às pressas, proporcionando a falsa impressão de uma fuga não planejada.³ Em virtude dos acontecimentos, que giraram em torno da figura de D. João e que deslancharam a sorte de Portugal e Brasil, no início do século XIX, a imagem do monarca, construída pela historiografia, foi marcada pela contradição, variando de acordo com as interpretações históricas dadas para aquele momento. Assim, “visto por uns como supersticioso, indeciso e fantoche nas mãos dos ingleses; por outros é percebido como homem bondoso e hábil estadista que soube preservar a integridade da Casa de Bragança”.⁴ A decisão da partida foi aventada como a última alternativa da Coroa e somente em caso de concretização da invasão das tropas francesas. O embarque foi ainda retardado em razão do mau tempo, ocorrendo apenas um dia antes da entrada em solo português das tropas de Junot.⁵

A vinda para o Brasil significava um claro alinhamento à Inglaterra. O ministro inglês, William Pitt, chegou a afirmar que, com o trono português no Brasil, a Grã-Bretanha aumentaria também o seu império.⁶ Optar pelo alinhamento à França, além da incerteza acarretada pelas ações de Napoleão, poderia significar a perda da colônia americana para a Inglaterra, pois, já em 1806,

quando as ameaças francesas tornaram-se evidentes, a Grã-Bretanha enviou um representante a Portugal – Lord Rosslyn – oferecendo auxílio militar e econômico e sugerindo também a mudança para o Brasil. A recusa portuguesa levaria a Inglaterra a agir pela força, entendendo Portugal como inimigo.⁷ De fato, pelo tratado secreto de Fontainebleau, de 1807, assinado entre França e Espanha, já estava decidido que se dividiria Portugal em três partes e que se repartiriam as colônias portuguesas entre a França e a Espanha, assumindo o rei da Espanha o título de imperador das duas Américas.⁸ Rosslyn, contudo, não obteve êxito, mesmo tentando convencer Portugal de que uma invasão francesa já havia sido anunciada em Paris. A postura portuguesa era de cautela, optando pela neutralidade.⁹

D. Rodrigo de Souza Coutinho, membro do partido inglês, tinha consciência da vulnerabilidade de Portugal no contexto europeu. Além disso, conhecia também a dependência econômica portuguesa da produção colonial¹⁰, que poderia perder, caso não se colocasse contra a França, pois a Inglaterra, senhora dos mares desde a batalha de Trafalgar, em 1805 – quando a esquadra comandada pelo Almirante Nelson impôs uma grande derrota aos franceses no mar –, tinha condições e planos¹¹ de se apossar da colônia portuguesa na América. Por isso, sabia ele da necessidade de partir, numa tentativa de preservar as colônias, para, de longe, tentar salvar o reino.¹² Na realidade, esta era

► argumento. LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996, p.43; LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império*. Portugal e Brasil: bastidores da política 1798-1822. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994, p. 107, 108, 109 e 110 e NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Napoleão Bonaparte*. Imaginário e política em Portugal. c.1808 – 1810. São Paulo: Alameda, 2008, p. 86.

² NEVES, op. cit., p.74.

³ Sobre a confusão no momento do embarque ver LIGHT, Kenneth. *A viagem marítima da família real*. A transferência da Corte portuguesa para o Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2008, p. 58.

⁴ Para os perfis de D. João construídos pela historiografia brasileira e portuguesa, ver GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. A historiografia e a transferência da Corte portuguesa para o Brasil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, no.436, pp.15-28, 2007, p.16.

⁵ NEVES, op. cit., p. 85 e 89.

⁶ LYRA, op. cit., p. 113.

⁷ LIMA, op. cit., p. 46.

⁸ NEVES, op. cit., p. 87.

⁹ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamento, 1993, p. 143.

¹⁰ LYRA, op. cit., p. 111.

¹¹ Para os planos secretos elaborados pela Inglaterra ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. São Paulo: EDUSC, 2008, p. 33.

¹² LYRA, op. cit., p. 110.

a concretização de sua tese, elaborada em 1803, sobre a criação de um grande império no Brasil.

Portugal, contudo, optou pela neutralidade durante um bom tempo, enquanto os partidos inglês e francês discutiam o alinhamento a uma ou a outra potência. A decisão de se manter ao lado da Inglaterra ou de se aliar à França foi analisada em inúmeros momentos, mas a desconfiança que esta última suscitava, a concretização do avanço dos exércitos franceses e o medo de que a tomada de Portugal pela França ocasionasse, além da perda das colônias para a Inglaterra, a deposição da família real, como havia ocorrido na Espanha, na Prússia e em alguns reinos da península itálica, levaram a balança portuguesa a pender para a aliança inglesa.¹³

A transferência da Corte se deu mediante escolta inglesa, que não só acompanhou os navios portugueses, como a transportou em alguns de seus navios. Lord Strangford acompanhou a frota até a altura entre Madeira e Açores, voltando para a Inglaterra. Com o alinhamento à Inglaterra, os partidários ingleses ganharam prestígio, prova disso foi o cargo de ministro da Guerra e dos Negócios Estrangeiros dado a D. Rodrigo de Souza Coutinho, ainda em 1808, bem como a titulação de conde de Linhares, recebida pelo mesmo. Este passou a ser figura de destaque na política luso-brasileira até a sua morte, em 1812.

O crescente acirramento dos conflitos entre Inglaterra e França no período napoleônico foi creditado ao embate econômico entre as duas potências. As esferas de influência política serviriam, nesse sentido, como mercados ampliados para os produtos de ambas. De fato, o bloqueio continental decretado por Napoleão, em 1806, contra os produtos ingleses visava a assegurar o predomínio comercial francês na Europa continental e a enfraquecer o poderio inglês pela via econômica¹⁴. Essas disputas de

cunho econômico entre os dois países não se iniciaram, contudo, no governo de Napoleão. Elas podem ser remontadas ao início do século XVIII, e, até mesmo, ao século XVII, com a disputa pelo predomínio militar que servia de base para a disputa pelas rotas comerciais da Índia. De qualquer modo, o ápice desse processo foi o advento da industrialização inglesa, dando destaque vantajoso à Inglaterra na produção de tecidos e outras manufaturas. A supremacia naval inglesa a alçaria à primeira posição comercial em termos de produção e distribuição de manufaturas para a Europa e, quiçá, para o mundo.¹⁵ Esse foi o contexto econômico mais amplo no qual surgiu o bloqueio continental. Por seu intermédio, a Inglaterra, asfixiada pela guerra no continente, via nas colônias portuguesas o alívio para suas contas¹⁶, já que Portugal se constituía em um grande parceiro comercial desde pelo menos o Tratado de Methuen, de 1703. Além de vislumbrar no mundo colonial um grande mercado consumidor – casas de comércio inglesas desejavam penetrar no Brasil¹⁷ –, a Inglaterra também cobiçava o algodão produzido no Maranhão e em Pernambuco, uma valiosa matéria-prima que servia de alimento para sua indústria têxtil¹⁸. Tudo isso fez com que as pressões inglesas sobre Portugal se intensificassem no início do século XIX. A possível aliança de Portugal com a França seria economicamente catastrófica para a Inglaterra.

A dinâmica da guerra na Europa, bem como as políticas de aproximação e distanciamento entre Portugal, Inglaterra e França estavam intimamente associadas à circulação comercial e ao mercado estabelecido no Rio de Janeiro. O cerceamento do comércio com a França, entre 1808 e 1814, e a abertura dos portos às nações amigas, em 1808 – que, na prática, eram representadas pela Inglaterra –, com a posterior assinatura dos tratados de 1810 entre as coroas portuguesa e britânica, ditaram o ritmo do comércio

¹³ LIMA, op. cit., p. 49.

¹⁴ MENEZES, Lená Medeiros de. Relações Internacionais: mudanças dos dois lados do Atlântico (1801-1821). *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, nº 436, p.109-126, 2007, p.110 e 111.

¹⁵ *Ibidem*, p. 114 e 115.

¹⁶ ARRUDA, op. cit., p. 48.

¹⁷ MENEZES, op. cit., p. 121.

¹⁸ ARRUDA, op. cit., p. 53.

lusobrasileiro; bem como o fim da guerra no continente europeu e a Restauração dos Bourbons na França proporcionaram um revigoramento da presença de produtos e comerciantes franceses no Rio de Janeiro.

A decisão de abertura dos portos coloniais foi tomada ainda em solo português, pois a Inglaterra, por meio de seu enviado, somente consentiria o embarque se o príncipe regente promettesse que o faria. E o fez assim que chegou à Bahia, antes mesmo de completar todo o percurso, mediante uma carta régia datada de 28 de janeiro de 1808. Antes disso, os gêneros importados eram extremamente dispendiosos. Alguns autores, contudo, sustentam que a abertura dos portos não se deu somente em razão de uma imposição inglesa, e sim por uma necessidade da coroa que, sediada em terras coloniais, e com a então sede do reino em guerra, tornava-se indispensável a abertura de novos entrepostos de comércio para circulação tanto dos gêneros coloniais, quanto das mercadorias estrangeiras. Sem isso, estaria condenada a uma paralisia comercial, que, por si só, asfixiaria a economia.¹⁹

Apesar de a abertura dos portos em 1808 ser vista como o fim do pacto colonial, a historiografia, de um modo geral, enfatizou as imensas vantagens concedidas à Inglaterra com a abertura e os tratados de 1810, vistos como sinônimo da capitulação portuguesa diante desse país e como uma herança maléfica do Brasil, já que a validade dos tratados estendeu-se para o período pós-independência.²⁰ Ao princípio da inevitabilidade dessa capitulação, Rubens Ricupero e Valentim Alexandre afirmam que, dentro dos espaços de negociação, a Inglaterra acabou por levar mais do que imaginava ser possível. Desde a abertura até a cristalização da

chamada “preeminência inglesa” com os tratados de 1810 existiram margens de negociação dentro das diretrizes fornecidas pelo Foreign Office²¹ aos seus negociadores. As expectativas dos ingleses foram, contudo, mais do que atendidas, ultrapassadas, nos dois casos, conseguindo muito mais do que se almejava.

A abertura dos portos deu-se em contexto nebuloso. Não há muitos documentos que permitam uma interpretação aprofundada do que ocorreu e suas circunstâncias. Uma das polêmicas sobre o assunto é o papel de José da Silva Lisboa²² na decisão da abertura. Como um defensor dos princípios de Adam Smith, Silva Lisboa é apontado como um dos mentores da abertura – visto a ausência dos principais conselheiros de D. João no momento da assinatura da carta régia de 28 de janeiro de 1808, ocorrida na Bahia –, Antônio Araújo de Azevedo estava no Recife e D. Rodrigo de Sousa Coutinho no Rio de Janeiro. A deliberação inglesa na convenção de 22 de outubro de 1807 previa apenas a liberação do porto de Santa Catarina para as mercadorias então exportadas para Portugal. O que se sucedeu, contudo, foi a abertura dos principais portos coloniais e a permissão para a exportação de quaisquer manufaturas mediante o pagamento da tarifa de 24%, se transportadas em navios britânicos, e de 16%, em navios lusobrasileiros. Rubens Ricupero afirma que se trata de um “anacronismo histórico atribuir à Inglaterra, protecionista e exclusivista de 1807-1808, a posição de advogada do irrestrito livre comércio internacional, que se tornaria quase meio século depois”²³, defendendo o papel de destaque exercido por Silva Lisboa no processo de elaboração da carta de abertura dos portos.

¹⁹ LIMA, op. cit., p.136 e 137.

²⁰ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973 (1ª edição: 1933); RICUPERO, Rubens. O problema da abertura dos portos. In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, p. 16-59; ALEXANDRE, Valentim. A carta régia de 1808 e os tratados de 1810 In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *Op. cit.*, p. 100-121 e ARRUDA, José Jobson de Andrade, op. cit., p. 100.

²¹ Órgão que cuidava da política externa inglesa.

²² Silva Lisboa era, desde 1797, deputado e secretário da Mesa de Inspeção da Agricultura e Comércio na Bahia. Publicou, entre 1808 e 1809, *Observações sobre o comércio franco do Brasil* – um dos primeiros livros saídos da Imprensa Régia, recém-instaurada na colônia. Além disso, publicou, também pela Imprensa Régia, traduções de Adam Smith, anunciadas na *Gazeta do Rio de Janeiro*.

²³ RICUPERO, op. cit., p. 32.

Se, naquele momento específico, a expressão “nações amigas” significava, sobretudo, a Inglaterra, com o fim das guerras no continente europeu, esta seria ameaçada pelos demais países, que voltariam a exportar. A expressão teria sido uma maneira encontrada pela coroa portuguesa de contornar a visível preponderância inglesa na elaboração da carta de 1808, e apontada por alguns autores²⁴ como exemplo do predomínio de um pensamento de cunho econômico liberal, expresso na figura de Silva Lisboa. Outro problema para os ingleses era o fato de a abertura ter sido deliberada por carta régia e unilateralmente, e, portanto, facilmente revogável. Por isso, era de vital importância para a coroa britânica assegurar vantagens preferenciais de maneira mais concreta e bilateral. Advém, daí, a pressão pelos tratados de aliança e comércio, previstos desde a convenção de 1807.

Com base nos tratados de 1810, as taxas alfandegárias para produtos importados foram mantidas em 24% para as demais nações e em 16% para os navios luso-brasileiros, enquanto a Inglaterra passaria a pagar apenas 15%, o que produzia uma larga vantagem para os produtos ingleses, ao se somar às tarifas mais baixas o próprio processo de produção inglês, mais adiantado qualitativa e quantitativamente, se comparado a qualquer outro. Com essa medida, a alfândega sofreu um aumento de circulação, pois foi facilitada a presença de mercadorias, sobretudo inglesas, por conta dos benefícios tributários oferecidos. De fato, o Tratado de Comércio e Navegação, ratificado por D. João, em fevereiro de 1810, impunha o fim da “liberdade” de comércio instaurada em 1808, na medida em que estabelecia o privilégio à Inglaterra de pagar uma tarifa menor nos portos coloniais – 15%. Pela carta de 1808, todas as nações pagariam a mesma tarifa – de 24% –, com exceção dos navios luso-brasileiros, podendo, teoricamente, concorrer igualmente no mercado. Estipulava também uma assimetria, pois Portugal

permanecia pagando a taxa de 16% da carta régia de 1808, erro que somente foi corrigido alguns meses mais tarde, com o decreto de 18 de outubro de 1809, por meio do qual a coroa equiparava as taxas pagas por portugueses e ingleses. A instrução para o ministro inglês Strangford era de negociar um tratado provisório, mas, ao contrário, conseguiu um tratado ilimitado que poderia ser revisto apenas em quinze anos, ficando explícito que nem mesmo o retorno da corte para Portugal alteraria sua vigência. A existência desse tratado justificou a larga vantagem obtida pela Inglaterra em termos comerciais, vantagem que apenas recebeu uma concorrência mais ampla após 1815, quando os produtos franceses também passaram a entrar nos portos da América portuguesa com mais intensidade.

Assim, no Rio de Janeiro, após a abertura dos portos, a quantidade e a rapidez com que novos produtos chegavam não podem ser comparadas a séculos anteriores. Os grandes polos dos quais o Rio de Janeiro recebia mercadorias eram Inglaterra, Ásia e África. Do Oriente, sobretudo Índia e China, chegavam as famosas especiarias, mas também inúmeros tecidos – tais como musselinas, sedas, cassas, chitas, zuartes, gangas, barrazes e linho. Alguns desses tecidos, sobretudo os indianos, também eram utilizados em trocas comerciais com a África, de onde chegavam escravos. O comércio com a África era de extrema importância e de grande vulto, pois o Rio de Janeiro estava na posição de “grande centro redistribuidor de mão de obra”²⁵ e daí advinha também a riqueza dos chamados negociantes de grosso trato. Da Inglaterra, necessitada em desentulhar seus portos, depois das dificuldades comerciais impostas pelo bloqueio continental, além de todo tipo de peças prontas – tais como xales de Manchester, chapéus, botas, sapatos, meias, luvas etc.²⁶ –, chegavam também inúmeras fazendas, tais como fitas de seda e veludo, gangas de algodão e seda, lenços,

²⁴ Ibidem.

²⁵ FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, c.1790 – c.1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 57.

²⁶ Gilberto Freyre. *Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

musselinas, tecidos de algodão cru, cetim, linho e rendas. Os produtos vinham em tão grande número que era mesmo impossível que o mercado consumisse tudo.

Segundo Gilberto Freyre, em 1812, a colônia consumia 25% mais de artigos ingleses do que toda a Ásia.²⁷ Entre 1808 e 1814, a Inglaterra exercia praticamente um monopólio em termos de comércio com a América portuguesa, se comparada aos outros países europeus, pois era a única nação em condições de manter uma potente marinha mercante. Além disso, enquanto muitas das casas reinantes europeias lutavam contra os exércitos franceses, outras se encontravam sob seu jugo, quer como protegidas, quer como aliadas, e não tinham condições de competir com a Inglaterra, até mesmo pelo estado de suas indústrias, mais atrasadas do que as inglesas. Apesar de praticamente insignificantes, é necessário constar que também se importavam tecidos de outras regiões da Europa, como, por exemplo, fazendas de linho, seda e veludos do norte da península itálica e do sul da atual Alemanha. Nesse período, contudo, a *Gazeta do Rio de Janeiro* noticiava apenas leilões de fazendas, que, a partir de 1812, foram eles próprios escasseando até desaparecerem completamente. Pelos anúncios desse jornal, poder-se-ia, erroneamente, concluir que o comércio restringia-se, antes de 1815, a esses leilões de mercadorias. Foi, sobretudo, com a confrontação entre as entradas de navios e a seção de anúncios que se pôde verificar a falsidade de tal afirmação. A *Gazeta* reservava uma seção, denominada “Leilão”, para esse tipo de anúncios, nos anos iniciais de sua existência, mas eles não existiam em grande quantidade. Além disso, alguns leilões davam-se com mercadorias avariadas, o que, uma vez mais, permite que se conclua, erroneamente, que a maior parte chegava em mau estado.²⁸ Estes começaram a diminuir quando a própria coroa de-

cidu fiscalizar, em 1809, o tipo de avarias que existiam nos produtos postos à venda.

O Rio de Janeiro tornou-se um grande entreposto comercial, ou pelo menos um grande entreposto comercial oficial, pois anteriormente ele se destacava também pelo contrabando. De seus portos partiam mercadorias para inúmeras outras praças comerciais. Para se ter uma ideia da movimentação no porto do Rio de Janeiro em 1805, sob o regime do monopólio comercial português, 810 navios portugueses entraram no porto. Em 1808, momento de transição, 765 portugueses e 90 de outras nacionalidades. Em 1809, 822 portugueses e 83 de fora do Reino. Em 1810, tem-se 1.214 navios portugueses adentrando o porto da capital e mais 422 de outras nacionalidades.²⁹

Alguns autores³⁰, entretanto, apontam também certa pujança na economia do Rio de Janeiro no século XVIII, cujas receitas alfandegárias foram superando os dois outros portos fundamentais da colônia: Salvador e Recife, até atingir o *status* de maior centro comercial da América portuguesa, no fim do século XVIII. Isso significa dizer que o porto do Rio de Janeiro já era um grande receptor de produtos de várias partes do ultramar, já reexportava em grande número produtos estrangeiros – europeus, africanos e asiáticos –, sendo um grande polo redistribuidor para as demais regiões coloniais, além de exportar produtos coloniais para regiões do império português e para a Europa. Para Frago e Florentino, portanto, “o século XVIII assistiu à consolidação da economia e da sociedade fluminense nos marcos do mercado atlântico”³¹, no qual havia uma grande participação do tráfico de escravos. Tal fato explica por que, no momento da chegada da Corte, era a elite mercantil a mais poderosa em termos econômicos.

Luiz Gonçalves dos Santos fornece a dimensão desse comércio ao mencionar as obras feitas nos armazéns da alfândega para abrigar todos os produtos vindos de fora:

²⁷ *Ibidem*, p. 180.

²⁸ Cf. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 15 de outubro de 1808, nº 10 e 26 de outubro de 1808, nº 13.

²⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 25 de fevereiro de 1811, nº 3.

³⁰ FRAGOSO; FLORENTINO, op. cit.

³¹ *Ibidem*, p. 78.

A Alfândega desta Corte presentemente já não tem que invejar a nenhuma outra, tanto em acomodação, e bom resguardo das fazendas, que nelas se recolhem, como na expedição do despacho; o que muito concorre para a maior extensão, e facilidade do giro do comércio, tanto nacional como o estrangeiro (...) e continuando despacho por diferentes meses, está sempre cheia [a alfândega], e atulhada de fazendas, não havendo quase dia algum, em que não entrem pela barra navios nacionais e estrangeiros (...).³²

Uma tabela registrando as entradas marítimas no porto do Rio de Janeiro, no período analisado, permite verificar a chegada de mercadorias na Corte. É necessário alertar, contudo, que o mapa foi elaborado a partir dos registros da *Gazeta do Rio de Janeiro* e

que somente foram computados os navios que transportavam algum tipo de fazenda. No *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, de Antônio de Moraes e Silva, publicado em 1813, o termo fazenda aparece descrito como “bens que andam em comércio; v.g. loja de fazenda, fazendas da Índia, de roupas ordinariamente, e drogarias”, tendo sido, por isso, escolhido como objeto preferencial na análise dos navios que chegaram ao Rio de Janeiro.³³ Outros navios apareciam registrados como contendo gêneros, mas, pela análise do significado do termo, estes foram descartados, pois concluiu-se que se tratava de matérias-primas.³⁴

Pela análise da tabela abaixo, verifica-se que, em termos quantitativos, a Inglaterra foi de fato a grande beneficiada comercialmente com o processo de transferência da Corte portuguesa e de abertura dos portos. Somando as entradas de navios com fazen-

ENTRADAS MARÍTIMAS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (NAVIOS COM FAZENDAS)

Origem	1811 ⁽¹⁾	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821 ⁽²⁾	Total
Liverpool	4	7	8	11	15	14	8	27	18	20	5	137
Londres	5	3	10	13	14	12	6	26	18	18	4	129
Bahia	5	6	6	8	8	10	20	8	11	9	2	93
Porto	2	5	3	7	13	17	8	11	8	10	2	86
Lisboa	5	7	2	6	6	18	8	4	12	12	2	82
Pernambuco	1	7	7	5	5	3	4	5	1	1	1	40
Havre	–	–	–	–	2	7	4	10	6	6	4	39
Hull	2	1	2	1	5	2	5	1	3	2	2	26
Bengala	–	3	7	1	2	–	3	2	2	2	2	24
Macau	1	-	1	1	3	1	4	3	3	-	2	19
Goa	1	2	1	-	1	3	3	3	4	-	-	18
Bordeaux	-	-	-	-	1	5	3	-	1	2	1	13
Porsmouth	-	1	2	-	2	-	-	1	-	-	-	6
Total	26	42	49	53	77	92	76	101	87	82	27	712

FONTE: *Gazeta do Rio de Janeiro*. 1808 – 1821. Biblioteca Nacional.

⁽¹⁾ A seção *Entradas Marítimas* é iniciada em 3 de julho de 1811 na *Gazeta* nº 53. Parte-se dessa data para o dito ano.
⁽²⁾ Este ano só foi considerado até a data de 28 de abril (*Gazeta* nº 34), pois foi tomado como data limite o retorno de D. João VI para Portugal.

³² SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*. 2v. São Paulo: Itatiaia, 1981, p. 333 e 334.

³³ MORAES E SILVA, Antônio. *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa: Tipografia Lacerdina, 2v, 1813, v.1, p. 16.

³⁴ Cf. *Ibidem*, p. 84.

das no Rio de Janeiro, entre 1811 e abril de 1821, advindas de seus principais portos – Liverpool, Londres, Hull e Portsmouth –, tem-se um total de 298 embarcações. Desse modo, ela superava com folga o número de entrada de embarcações de qualquer outra nação, inclusive de Portugal. Evidentemente, a entrada de navios de nações como Portugal e França eram inexpressivos antes de 1814, em virtude do contexto das guerras napoleônicas. Ambas aumentaram seu volume de negócios após 1814: Portugal, com alguma dificuldade por conta da situação delicada de sua indústria após a guerra; e a França, que praticamente iniciou seu comércio com o Brasil em 1814.³⁵ Observa-se que esta última não teve nenhuma entrada registrada pela *Gazeta do Rio de Janeiro* antes dessa data. Contudo, mesmo tomando-se a Inglaterra, suas entradas foram mais intensas depois de 1814, o que demonstra que as guerras também afetaram seu comércio, a despeito do fato de a América portuguesa ter se tornado o principal mercado consumidor de seus produtos em tempos de crise. Somada às entradas diretas de portos ingleses, obtém-se também as entradas indiretas, uma vez que o Brasil não produzia manufaturas, ou produzia em número bastante reduzido, pode-se afirmar que as entradas vindas da Bahia e de Pernambuco continham fazendas estrangeiras que eram, naquele primeiro momento, em sua maioria, inglesas. Dessa maneira, as entradas advindas desses portos acabaram por aumentar o número de embarcações com fazendas estrangeiras, mesmo que indiretamente.

A presença comercial inglesa também foi relatada por Luiz Gonçalves dos Santos, que observou o estabelecimento de inúmeras casas de negociantes, especialmente ingleses, no Rio de Janeiro, após a chegada da família real.³⁶ O almanaque de 1811 registrava um total de 65 comerciantes, mas, considerando que nem todos necessariamente foram localizados, este número pode ser tomado como o mínimo dos mesmos. Cruzando-se as informações do almanaque com as entradas de embarcações no porto do Rio

de Janeiro, pode-se chegar a uma listagem dos principais negociantes ingleses que recebiam fazendas vindas da Inglaterra e das ruas onde estavam situados seus estabelecimentos comerciais. Eram eles: Alexander M. Grouther – Rua do Ouvidor; Alexander Manson – Rua da Alfândega; Brown Watson – Rua das Violas; Dyson e R. Finnie – Rua da Quitanda; Freeze Blankenhagen – Rua da Alfândega; James Gill, Diogo Gill e John Fielding – Rua Direita; Henrique Miller – Rua dos Pescadores; D. Heyworth – Rua das Violas; James Thompson – Rua Direita; Joseph Green – Rua dos Pescadores; G. March – Rua dos Pescadores; May e Lukin – Rua do Ouvidor; Nathaniel Lucas – Rua do Sabão; Robert Ruxton – Rua do Ouvidor; Seaton Plowes – Rua Direita; Turner Naylor – Rua dos Pescadores; e William Harrison – Rua da Quitanda. Após 1815, esse quadro foi completado pela presença de estabelecimentos comerciais de franceses que recebiam produtos da França, entre os quais podemos citar: Charles Durand – primeiro, na Rua do Ouvidor, e, depois, na Rua Direita; Jean Auguste Bellard – Rua do Ouvidor; Nicolai Dufrayer – Rua da Quitanda; Louis Jallasson – Rua Direita; Cateleineau (cabeleireiro) – primeiro, na Rua do Rosário, e, depois, na Rua do Ouvidor; Pilet (sapateiro) – Rua do Ouvidor; Madame Chabry (modista) – Rua da Barreira do Santo Antônio; e Madame Josefina Murnier (modista) – Rua do Ouvidor, entre outros.

Gilberto Freyre³⁷ trabalhou na perspectiva de que a colônia, antes da chegada da Corte, conheceria fortes influências orientais, que foram, por sua vez, dando lugar a uma europeização dos costumes. Essa europeização teria sido causada pela abertura dos portos e pela avalanche de produtos ingleses que adentraram no Rio de Janeiro, bem como pela presença dos ingleses, propriamente dita. Como destacado anteriormente, a entrada de navios provenientes de portos europeus – sobretudo ingleses – superou em muito os vindos da Ásia, representados pelos portos de Goa e Bengala, na Índia, e Macau, na China. Estes levavam ainda muito tempo para atingir o porto do Rio de

³⁵ Refere-se aqui ao comércio oficial, sem levar em consideração a questão do contrabando.

³⁶ SANTOS, op. cit., p. 199.

³⁷ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981.

Janeiro, de maneira que seus produtos não chegavam com a mesma intensidade que os europeus. As viagens eram empreendidas, sobretudo, por navios luso-brasileiros, e muitos desses produtos eram redirecionados aos portos africanos para troca por escravos. Em média, navios que saíam de Goa e Bengala demoravam entre 85 e 100 dias para chegar ao Rio de Janeiro. De Macau, levava-se um tempo um pouco maior, entre 90 e 130 dias, mas há casos em que a viagem durava quase 160 dias. Desse modo, a intensidade de navios europeus era maior, considerando que uma viagem de Londres, Liverpool, Lisboa ou Havre durava entre 40 e 60 dias.

Antes de 1815, esses produtos ainda encontravam espaço na seção de anúncios da *Gazeta*, praticamente desaparecendo depois disso, embora houvesse ainda resquícios dessa presença após essa data. O último aviso, datado de 1819, chamava a atenção para a imitação dos produtos franceses, que custavam mais caro, o que demonstrava um predomínio da ocidentalização como paradigma da elegância e do belo.

Sexta feira, 22 do corrente, pelas 10 horas da manhã se hão de vender em Leilão público várias fazendas da Índia e China nas casas da residência dos Sobrecargas do Navio Ulysses na Rua da Candelária, nº 6.³⁸

[...]

Caetano Pirro, Negociante, morador da Rua de S. Pedro nº 39 tem para vender por preços cômodos uma porção de camisas brancas, calças riscadas e meias de algodão fabricadas à agulha, tudo na Índia, de onde ultimamente lhe chegaram.³⁹

[...]

Na Rua da Alfândega nº 5, se acham à venda por atacado e miúdo todos os gêneros e fazendas da China, como sejam Canela e chás

Chulan, Aljôfar, Pérola, Hisson, Uxim, Congó, Sequim, Tonkay e Suchon, toda a qualidade de gangas, charões, sedas, e touquins, tanto em peças como em xales, mantas &c. (...).⁴⁰

[...]

Na Rua de S. Pedro nº 25, há para vender camisas de riscado da Índia por preço cômodo.⁴¹

[...]

Joaquim José Pereira de Faro, Rua dos Pescadores nº 1, tem para vender quantidade de fazendas da China, de França, e de outras partes, tudo a preços cômodos, (...) uma porção de gangas azuis, sedas da China à imitação das Francesas, e outras aveludadas, touquinhas &c. (...).⁴²

Conforme a tabela a seguir, em que se indicam as saídas de navios com fazendas do porto do Rio de Janeiro, percebe-se que os principais portos para onde se direcionavam fazendas eram os portos internos, africanos e dois portos latino-americanos – Buenos Aires e Montevidéu. Muitos navios que navegam para estes dois últimos portos eram ingleses. A Inglaterra já havia tentado, sem sucesso, ocupar Buenos Aires e Montevidéu em 1806-1807, aproveitando-se da difícil situação da Espanha, sob domínio francês, e da ausência de um controle mais efetivo, nesse período, sobre suas colônias. A transladação da corte portuguesa foi a oportunidade encontrada pela coroa britânica para entrar com seus produtos nessas regiões.⁴³ Para isso, navegava para o Rio de Janeiro e daqui reexportava para Buenos Aires e Montevidéu. Algumas casas de comércio inglesas estabelecidas no Rio de Janeiro tinham, inclusive, filiais nestas cidades. Não eram apenas os navios ingleses, contudo, que adentravam nesses portos. Muitos luso-brasileiros tinham contatos com estas regiões e faziam também seus negócios. No

³⁸ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 20 de junho de 1810, nº 49.

³⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 13 de junho de 1812, nº 48.

⁴⁰ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 19 de abril de 1817, nº 32.

⁴¹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 18 de junho de 1817, nº 49.

⁴² *Gazeta do Rio de Janeiro*, 6 de fevereiro de 1819, nº 11.

⁴³ RICUPERO, op. cit., p. 41.

caso dos portos africanos e dos portos internos, a maior parte das viagens era feita por portugueses e brasileiros, cuja fonte de renda advinha desse comércio.

A intensidade do envio de fazendas para os portos africanos é também perceptível, pois estas eram trocadas por escravos. Se somados os três portos africanos – Cabinda, Benguela e Moçambique –, eles atingem o total de 289 viagens no período compreendido entre 1811 e 1821. Já Buenos Aires e Montevidéu totalizam, juntos, 227, e, portanto, uma quantidade menor se comparada às viagens em direção à África. Com relação aos portos internos, compreendendo Rio Grande, com 478 viagens, Santos, com 192, Campos, com 149, Santa Catarina, com 77, Bahia, com 74, e Pernagoá, com 29, respondiam pelo total de 999 viagens, entre 1811 e 1821. Destaque-se que foram levadas em conta apenas as embarcações que carregavam fazendas.

Desse modo, verifica-se a importância do Rio de Janeiro como centro redistribuidor de mercadorias para os portos do Brasil,

pois nem tudo que adentrava em seus portos permanecia na cidade. Por conseguinte, é necessário examinar tais dados com cautela, sabendo-se que não se pode analisar apenas as entradas de navios no porto, desconsiderando a saída dos mesmos. A centralidade do Rio de Janeiro como centro de entrada e saída de mercadorias, entretanto, demonstrou igualmente que a cidade estava em contato simultaneamente com vários continentes – Ásia, África e Europa –, além daquele onde se situava e que esta, com a transferência da corte, afirmava-se não apenas como centro político, mas também como núcleo cosmopolita em contato com as novidades do mundo.

Não foi apenas a Inglaterra, todavia, que se beneficiou de uma legislação protecionista. A coroa portuguesa, buscando amparar o interesse de seus vassallos, publicou decreto em 13 de maio de 1810, no qual isentava os negociantes portugueses envolvidos no comércio com a China das taxas de importação. O decreto foi anunciado para venda na *Gazeta do Rio de Janeiro*:

SAÍDAS MARÍTIMAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (NAVIOS COM FAZENDAS)

Destino	1811 ⁽¹⁾	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821 ⁽²⁾	Total
Rio Grande	16	36	51	50	60	47	47	60	48	47	16	478
Cabinda	14	16	14	13	12	29	32	35	19	10	3	197
Santos	6	18	20	20	17	14	13	26	29	19	10	192
Campos	-	14	6	19	11	23	6	21	26	18	5	149
Buenos Aires	3	11	26	25	22	12	4	7	7	6	3	126
Angola	9	8	11	13	11	10	10	6	12	17	4	111
Montevidéu	2	15	9	1	8	8	14	19	9	12	4	101
Santa Catarina	4	6	7	5	6	5	7	10	11	14	2	77
Bahia	3	6	7	2	8	12	12	8	8	5	3	74
Benguela	2	7	6	7	9	7	6	8	11	7	1	71
Rio da Prata	1	2	1	1	3	9	9	2	2	2	1	33
Pernagoá	1	5	5	5	4	7	1	1	-	-	-	29
Moçambique	-	1	-	2	2	3	2	3	5	2	1	21
Total	61	145	163	163	173	186	163	206	187	159	53	1.659

FONTE: *Gazeta do Rio de Janeiro*. 1808 – 1821. Biblioteca Nacional.

⁽¹⁾ A seção *Entradas Marítimas* é iniciada em 3 de julho de 1811 na *Gazeta* nº 53. Parte-se dessa data para o dito ano.

⁽²⁾ Este ano só foi considerado até a data de 28 de abril (*Gazeta* nº 34), pois foi tomado como data limite o retorno de D. João VI para Portugal.

Saíram à luz: Decreto de 13 de maio de 1810: Isentando dos Direitos de Entrada nas Alfândegas do Brasil as Mercadorias da China exportadas em direitura aos Portos deste Estado, e pertencentes a Vassallos Portugueses, ou por sua conta carregadas em Navios Nacionais; com independência da Navegação para Goa, etc. (...) ⁴⁴

Por conta da chegada maciça de produtos de várias partes do mundo, estabeleceu-se um intenso comércio no Rio de Janeiro. Uma característica deste mercado, naquele primeiro momento, foi a clara demarcação da venda dos produtos: os comerciantes portugueses vendiam fazendas oriundas de Portugal e dos portos da Ásia, enquanto os produtos ingleses eram vendidos, em grande maioria, pelos seus nacionais. Percebe-se isso analisando a *Gazeta do Rio de Janeiro*, tanto na seção relativa aos anúncios, quanto na de entradas marítimas. Nesta última, os navios encontravam-se identificados pelo local de origem ou destino, nação da qual provinham o mestre responsável, o tipo de carregamento e a quem ele se destinava. Algumas vezes, o carregamento era dirigido ao próprio mestre ou comandante do navio, mas, quando isso não ocorria, o negociante que havia encomendado a carga era identificado, sendo possível assim saber a quem a mesma era destinada.

A entrada de franceses no Rio de Janeiro, entre 1808 e 1814, em função das guerras napoleônicas, era rigidamente vigiada pela Intendência de Polícia que efetuava o registro de todos os estrangeiros chegados à Corte. Severas inspeções eram executadas nas embarcações que vinham da Europa com o pretexto de resguardar a saúde pública, mas que, no fundo, visavam também a impedir clandestinos vindos da França. O medo era de que, sob a aparência de

amizade, se introduzissem os “abomináveis” princípios revolucionários.⁴⁵ Franceses estabelecidos em outras províncias podiam também ser transportados para o Rio de Janeiro e serem presos, para que depois se verificasse sua inocência ou não. Qualquer incidente era motivo de prisão e até deportação.⁴⁶ Isso afetava a própria circulação de objetos, já que o medo da perseguição por parte desses profissionais não permitia que eles anunciassem seus produtos ou alcançassem destaque na praça do Rio de Janeiro. O quadro, contudo, modificou-se totalmente a partir de 1815. A política da coroa portuguesa alterou-se em razão da derrota dos exércitos napoleônicos e da restauração dos Bourbons na França, possibilitando a retomada de prestígio do partido francês, representado pela figura de Antônio Araújo de Azevedo, o conde da Barca, elevado a ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos.⁴⁷

Por conta da Restauração, as relações diplomáticas e comerciais entre os Reinos foram retomadas e, enquanto as respectivas tarifas de entrada nos portos não fossem estabelecidas, foi acordado, em Paris, entre o conde de Palmela, representante português, e o secretário de Estado francês, príncipe Talleyrand, o princípio da reciprocidade. Dessa maneira, o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves pagaria de tarifa nos portos franceses o mesmo que os navios deste país pagariam em seus portos.⁴⁸ Juntamente com a retomada das relações diplomáticas, os cidadãos franceses deixaram de ser perseguidos de maneira intensiva e arbitrária. Muitos chegaram ao Rio de Janeiro após esse período. Uma tabela elaborada pela Intendência de Polícia permite que se tenha a dimensão da entrada de estrangeiros no Rio de Janeiro, constatando-se que se tratava, majoritariamente, de ingleses e franceses.

⁴⁴ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 30 de maio de 1810, nº 43.

⁴⁵ Ver NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das e FERREIRA, Tânia Maria Bessone da Cruz. O medo dos “abomináveis princípios franceses”: a censura dos livros nos inícios do século XIX no Brasil. *Acervo*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, p. 113-119, 1989.

⁴⁶ NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. O privado e o público nas relações culturais do Brasil com Portugal e França (1808-1822). *Ler História*. Lisboa, nº 37, p. 95-111, 1999, p.97.

⁴⁷ NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. Da repulsa ao triunfo. Ideias francesas no Império Luso-Brasileiro, 1808-1815. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, v.31, p. 35-54, 1999, p. 46.

⁴⁸ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 17 de janeiro de 1816, nº 5.

ENTRADA DE ESTRANGEIROS

Nacionalidade	Total
Inglêses	497
Franceses	412
Espanhóis	319
Italianos	83
Alemães	49
Suíços	26
Holandeses	21
Suecos	15
Americanos	15
Prussianos	9

FONTE: Mapa dos Estrangeiros cujos nomes se acham descritos nos Livros da Matrícula feita pela Intendência Geral da Polícia da Corte e Reino do Brasil. Biblioteca Nacional, 1819.

Pelo cruzamento dos anúncios da *Gazeta do Rio de Janeiro*, a partir de 1815, e da tabela das entradas marítimas no porto do Rio de Janeiro da mesma *Gazeta*, vislumbra-se o aumento da presença dos franceses no Rio de Janeiro. Pela tabela, verifica-se que os navios chegados dos dois principais portos franceses – Havre de Grace e Bordeaux – somente constam a partir de 1815. Os livros de registro de estrangeiros da Intendência de Polícia confirmam, igualmente, que a maioria das entradas de comerciantes franceses ocorreu a partir de 1816. Esse era o caso dos negociantes Charles Durand, Jean Auguste Bellard, César Bouliech, Nicolai Dufrayer, Louis Tallasson, do cabeleireiro Catelineau, do sapateiro Pilet, do professor de francês Jean Victor Chabry e de sua esposa, modista.⁴⁹ Como tanto a *Gazeta* quanto os livros da Intendência de Polícia são fontes oficiais, não se pode concluir que estes franceses não aportavam no Rio de Janeiro antes de 1815, mas indicam que, quando isto ocorria, era necessariamente por uma via clandestina, por não poderem registrar oficialmente sua presença.

A existência de uma vívida troca comercial entre portos americanos, europeus, asiáticos e africanos pode ser percebida pela frequência com que os comerciantes estabelecidos no Rio de Janeiro apontavam em seus anúncios a chegada recente de seus produtos.⁵⁰ O sentido de novidade dos produtos oferecidos se exprimia em palavras de caráter dúbio como “proximamente” e “ultimamente” que se referiam, sobretudo, ao navio ou à pessoa que acabara de chegar, mas, por meio dessa informação, demonstrava, implicitamente, o caráter “novo” dos produtos. Os sentidos atribuídos a “proximamente” e “ultimamente” nos dicionários de Moraes e Silva e Bluteau confirmam o sentido de “recentemente” desses termos. Para Bluteau, proximamente é “muito perto” e “imediatamente”⁵¹ e para Moraes e Silva é “muito perto, imediato. Há pouco tempo, de próximo”.⁵² Já “ultimamente” significa para Moraes e Silva “em último lugar”, “pela última vez” e “nos tempos últimos passados”⁵³ e para Bluteau “pela última vez”, “em último lugar” e “estes dias atrás”.⁵⁴ Ao mesmo tempo que estes anúncios tinham a intenção de mostrar a “novidade” de seus produtos para atrair os compradores, informavam também que estes produtos haviam chegado recentemente nos portos do Rio de Janeiro. Da mesma maneira, quando se informava que uma pessoa havia chegado “proximamente” ou “ultimamente” da Europa, isto mostrava a intensidade da circulação de pessoas e mercadorias entre diferentes portos continentais.

Desse modo, percebe-se que nos anos posteriores à chegada da família real portuguesa ao Brasil e devido ao estabelecimento da mesma no Rio de Janeiro, o porto desta cidade transformou-se em um entreposto comercial que ligava diferentes partes do território colonial através de produtos recebidos de diferentes continentes, abastecendo, com isso, uma intensa rede internacional. Se

⁴⁹ Arquivo Nacional. Diversos Códices. Registro de Estrangeiros 1808 – 1821.

⁵⁰ *Gazeta do Rio de Janeiro*, 22 de outubro de 1817, nº 85; 23 de outubro de 1817, nº 86; 31 de outubro de 1818, nº 87.

⁵¹ BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra: Collégio das Artes da Companhia de Jesus, 5v., 1712., v.3, p. 809.

⁵² MORAES E SILVA, op. cit., v.2, p. 523.

⁵³ *Ibidem*, p. 820.

⁵⁴ BLUTEAU, op. cit., v.4, p. 542.

parte desse processo pode ser reconhecido no século XVIII, o que se inaugurou com a abertura dos portos e com a estadia da corte portuguesa era algo inteiramente novo tanto pelo caráter oficial quanto pela intensidade com que as trocas comerciais aconteciam.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXANDRE, Valentim. A carta régia de 1808 e os tratados de 1810 In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, p. 100-121.

ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamento, 1993.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. São Paulo: EDUSC, 2008.

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

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981.

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. A historiografia e a transferência da Corte portuguesa para o Brasil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, nº 436, p.15-28, 2007.

LIGHT, Kenneth. *A viagem marítima da família real*. A transferência da corte portuguesa para o Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2008.

LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império*. Portugal e Brasil: bastidores da política 1798-1822. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MENEZES, Lená Medeiros de. Relações Internacionais: mudanças dos dois lados do Atlântico (1801-1821). *RIHGB*. Rio de Janeiro: IHGB, no. 436, pp.109-126, 2007.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das e FERREIRA, Tânia Maria Bessone da Cruz. O medo dos "abomináveis princípios franceses": a censura dos livros nos inícios do século XIX no Brasil. *Acervo*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, pp. 113-119, 1989.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Napoleão Bonaparte*. Imaginário e política em Portugal. c.1808-1810. São Paulo: Alameda, 2008.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. Da repulsa ao triunfo. Idéias francesas no Império Luso-Brasileiro, 1808-1815. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, v.31, pp. 35-54, 1999.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. O privado e o público nas relações culturais do Brasil com Portugal e França (1808-1822). *Ler História*. Lisboa, nº 37, pp. 95-111, 1999.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.

RICUPERO, Rubens. O problema da abertura dos portos. In: OLIVEIRA, Luís Valente de e RICUPERO, Rubens (orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac, 2007, pp. 16-59.

SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*. 2v. São Paulo: Itatiaia, 1981.